MICK DAWSON

CONQUÉRIR LES OCÉANS À LA RAME

12 000 KILOMÈTRES AVEC UN BATEAU
À RAMES POUR TRAVERSER
L'ATLANTIQUE ET LE PACIFIQUE

City NO LIMIT

CONQUÉRIR LES OCÉANS À LA RAME

MICK DAWSON

Traduit de l'anglais
par Fabrice Canepa

City *NO LIMIT*

© City Editions 2018 pour la traduction française
© Mick Dawson, 2017
Publié en 2017 par Robinson sous le titre *Battling the Oceans in a Rowboat* par Center Street 2017
Couverture : D.R.
ISBN : 9782824648293
Code Hachette : 63 7718 0
Collection dirigée par Christian English & Frédéric Thibaud
Catalogues et manuscrits : city-editions.com
Conformément au Code de la Propriété Intellectuelle, il est interdit
de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, et ce, par quelque moyen que ce soit, sans l'autorisation préalable de l'éditeur.
Dépôt légal : Janvier 2018

RAMER POUR VIVRE

En 1999, j'étais un ex-Royal Marine britannique, cherchant désespérément un but dans la vie après avoir quitté l'armée. De plus en plus isolé et désillusionné, je savais que je cherchais quelque chose mais n'avais strictement aucune idée de ce que cela pouvait bien être.

Puis j'ai brusquement trouvé ma voie. En 2001, j'avais traversé l'Atlantique à la rame et j'étais bien déterminé à devenir le premier homme à franchir le Pacifique Nord du Japon à San Francisco.

Près de dix ans plus tard, avec mon ami et coéquipier Chris Martin, j'ai finalement accompli cet objectif. Ce livre raconte l'histoire de deux traversées de l'Atlantique réussies, de deux tentatives dans le Pacifique qui se sont soldées par des échecs et d'une troisième qui a abouti à cette première mondiale.

C'est une histoire d'aventure maritime, une histoire très personnelle, aussi, qui m'a permis d'en apprendre beaucoup plus sur moi-même que je ne l'aurais cru possible. J'espère également pouvoir rendre hommage à toutes les personnes qui m'ont aidé à relever ces défis et tout particulièrement à mes trois coéquipiers. Je suis parti en mer avec un frère et j'en suis revenu avec trois.

1

Seul en mer

22 août 2004

Ce matin, il me semblait que j'allais passer l'un des plus beaux jours de ma vie. Mais à la fin de la journée, je luttais pour ne pas la perdre.

Cela faisait cent-neuf jours que j'étais parti seul en mer, sur un bateau à rames dépourvu de matériel de communication fiable. Évidemment, ce n'était pas l'une de ces embarcations que l'on trouve d'ordinaire sur les lacs ou les étangs. C'était un bateau spécialement conçu et équipé pour affronter une longue traversée sur l'océan. Il mesurait six mètres cinquante de long et un mètre quatre-vingts de large, dans sa partie la plus étendue.

À sa proue se trouvait un compartiment étanche. Et à l'arrière, il y avait une petite cabine où je pouvais dormir et me réfugier en cas de gros temps. Au centre se trouvait le poste de nage à ciel ouvert. Ce dernier était pourvu d'un siège coulissant assez semblable à ceux que l'on trouve sur les bateaux à l'aviron, mais nettement renforcé de façon à pouvoir affronter des conditions difficiles en mer.

J'avais déjà parcouru plus de quatre-mille-cinq-cents milles nautiques (8 000 km) à travers le Pacifique Nord après être parti du Japon, au début du mois de mai. Mon but était clair : franchir le Golden Gate Bridge de San Francisco et devenir la première personne à traverser le Pacifique Nord à la rame. Ce matin-là, il ne me restait plus que mille-quatre-cents milles nautiques (2 500 km) à parcourir pour atteindre mon objectif et je commençais à croire que j'étais bel et bien en passe de l'accomplir. Mais le Pacifique avait d'autres projets. Ce n'était pas la première fois que cela m'arrivait et ce ne serait pas la dernière.

Bien qu'il s'agisse de la plus audacieuse, cette traversée du Pacifique

Nord n’était pas ma première aventure à la rame. Mon baptême, je l’avais réalisé en compagnie de mon frère Steve, lorsque nous avions franchi l’Atlantique en un voyage de quelques trois-mille milles nautiques (5 500 km).

Nous étions tous deux d’anciens membres des commandos de marine britannique, le corps d’élite des unités amphibies de la Royal Navy. Et nous avions tous deux besoin d’un défi à relever. Traverser l’Atlantique à la rame nous semblait faire parfaitement l’affaire. Nous avons donc construit une embarcation, appris les rudiments de la navigation à la rame et nous nous sommes élancés avec trente-cinq autres bateaux à partir de Ténériffe, dans les îles Canaries, pour gagner la Barbade. Nous y sommes arrivés soixante-dix jours plus tard.

Cette expérience constitua un tournant dans nos vies. Et pour moi, ce fut une véritable révélation. J’avais envie de relever des défis plus ambitieux encore. À cette époque, rares étaient ceux qui traversaient ainsi les océans à la rame. Personne n’était parvenu à rallier San Francisco en partant du Japon. Et je voulais être le premier.

Deux ans plus tard, en avril 2003, j’ai entrepris une première tentative de traversée du Pacifique Nord en solo. Elle s’est soldée par un échec à moins de mille milles nautiques (1 800 km) du Japon. Le mauvais temps m’avait forcé à retarder mon départ et je m’étais donc retrouvé sur la trajectoire de trois tempêtes hivernales. La troisième d’entre elles détruisit mon gouvernail. N’ayant plus aucune chance d’atteindre San Francisco et l’Amérique du Nord, je n’ai eu d’autre choix que de faire demi-tour et de rentrer au Japon. C’en était fini de ma première prise de contact avec le redoutable océan Pacifique.

En dépit de cet échec, j’étais toujours convaincu que mon but était parfaitement atteignable. Il me faudrait seulement modifier mon bateau pour lui permettre d’affronter plus efficacement les conditions difficiles du Pacifique Nord. Je devrais également veiller à partir du Japon plus tôt au printemps. Mais je savais que la chose était faisable. Dès l’année suivante, j’étais donc reparti du Japon. Et mon avancée rapide en direction de San Francisco semblait me donner raison.

Hélas, elle était sur le point d'être stoppée net. Durant les deux jours précédents, j'avais ramé sur une mer agitée. Ainsi que je le soupçonnais alors et comme j'en eu la confirmation plus tard, deux tempêtes massives étaient entrées en collision à quelques centaines de milles nautiques au sud de l'endroit où je me trouvais. Cette collision au beau milieu de l'océan avait créé des vagues immenses qui se propageaient sur des centaines de milles dans toutes les directions à partir de cet épicentre. À une toute autre échelle, ces ondes étaient comparables à celles qu'auraient créées deux grosses pierres jetées au centre d'un étang.

Autour de moi, le Pacifique s'était mué en une version océanique des collines du Sussex où je vis, dans le sud de l'Angleterre. Évidemment, cette réplique aquatique était nettement moins accueillante et plus bruyante que l'original… Mais, quoique visuellement très impressionnante, une telle mer ne constitue pas nécessairement un danger pour une embarcation. J'avais déjà ramé dans de telles circonstances, en bordure de typhons, et j'avais appris à y résister.

En fait, une fois familiarisé avec l'immensité de ces phénomènes, j'avais développé une technique assez efficace qui me permettait de continuer à progresser, même dans de telles conditions météorologiques. Mais cette fois-ci, je me trouvais nettement plus proche des deux tempêtes et je devais également faire face à de grosses vagues déferlantes et plates. Elles semblaient presque être indépendantes des ondes causées par les tempêtes.

Les vagues déferlantes ont une fâcheuse tendance à faire chavirer les petits navires, et tout particulièrement les bateaux à rames. Pour ne rien arranger, elles déferlaient de tous les côtés et de façon totalement chaotique. C'est ce que l'on appelle généralement une mer « confuse » mais, dans ce cas précis, l'étendue de la confusion en question était épique. Le seul avantage dont je disposais était que l'onde se dirigeait dans la bonne direction, vers l'est.

Chaque fois que c'était possible, je ramais donc vers l'est. Je ne ménageais pas ma peine, tâchais de faire abstraction du vent et de la pluie, et misais sur mon expérience et ma connaissance de la mer. Malgré les conditions éprouvantes, je ne quittais pas mon banc de nage. Durant quarante-huit heures d'affilée, j'ai continué à chevaucher ces terrifiantes et

imprévisibles montagnes russes aquatiques. Je serrais les dents, j'essayais de faire abstraction de la peur que m'inspirait cet environnement résolument hostile. Ma seule obsession était de progresser vers l'est, mille après mille.

En dépit de ces circonstances à la fois angoissantes et excitantes, je veillais à préserver autant que possible ma sécurité et celle de mon bateau. Mais la sécurité est un concept très relatif lorsque l'on affronte un ouragan sur une coquille de noix. Chaque fois que je me retournais, je voyais fondre sur moi de véritables montagnes liquides surmontées de vagues déferlantes plus petites. Celles-ci devaient mesurer de six à neuf mètres de haut et se suivaient à un rythme effréné.

Le son était aussi terrifiant que cette vision. C'était un grondement effroyable, comme si le ciel et la mer se disputaient à qui ferait le plus de bruit. Des paquets de mer venaient parfois s'écraser contre la poupe, ou passaient au-dessus pour se déverser sur moi ou au-dessous du bateau, me propulsant vers l'avant à une vitesse folle.

Durant deux jours entiers, je luttai ainsi, l'organisme saturé d'adrénaline. Tandis que les heures s'écoulaient et que j'étais impitoyablement attaqué par les éléments, je sentais mon moral et mon énergie diminuer inéluctablement.

Je fis donc ce qu'avaient fait des générations de marins et de marines avant moi : je me concentrai exclusivement sur l'instant présent, sur ce que j'avais à faire. Et cette succession de tâches dérisoires permettait à mon esprit, sinon à mon corps, de faire abstraction de la tempête qui faisait rage autour de moi.

J'arrimai précautionneusement tout ce qui se trouvait à bord. Je m'attachai moi-même au bateau par l'intermédiaire d'une sangle de sécurité. Je disposai un ballast provisoire, constitué à partir de gros sacs poubelle remplis d'eau de mer que je disposai le long de la quille du bateau, dans les caissons centraux. C'était là qu'ils seraient les plus utiles, permettant au bateau de se maintenir droit. Je reculai également mon poste de nage de façon à être aussi protégé que possible par la cabine située à l'arrière.

Je fis tout ce que je pouvais pour augmenter le poids au centre du bateau et

légèrement décalé sur l'arrière, afin d'accroître la résistance du bateau au gîte et d'éviter ainsi qu'il ne se retourne. Le risque était d'autant plus important que, dans une mer aussi confuse, de nombreuses vagues venaient me heurter par le travers de façon totalement imprévisible.

Je lançai une longue ligne au bout de laquelle j'adaptai une petite ancre flottante. Il s'agissait d'une version plus modeste de la grande ancre flottante en nylon que je transportai à bord et qui servait à immobiliser mon bateau. Ma petite ancre flottante, quant à elle, servait juste à le ralentir. Je l'avais accrochée à la poupe, ce qui permettait à celle-ci de se présenter naturellement face aux vagues dominantes.

Bien sûr, cela ralentissait mon rythme de nage mais je pouvais continuer à ramer. Le plus important, c'était que cette ancre permettait au bateau de demeurer relativement stable et orienté dans la bonne direction. Même lorsque les vagues déferlantes se glissaient sous le bateau, l'entraînant vers l'avant à toute vitesse, je parvenais à garder le contrôle du Mrs D.

Ce nom, je l'avais choisi en l'honneur de ma mère, Mrs Dawson. Et le navire était aussi solide et fiable que celle dont il tenait le patronyme. Je continuais donc à progresser obstinément vers l'est et vers le Golden Gate Bridge, aussi rapidement que me le permettaient ces conditions cauchemardesques.

L'une des choses qui me permettaient de tenir le coup était la musique. J'imagine que c'est le cas de nombreux marins, qu'ils soient skippers ou rameurs. Pour ces derniers, elle peut constituer un soutien extraordinaire. Lors des interminables quarts de nage, lorsque l'on est seul sur l'océan, la musique tient lieu de compagnie. Et lorsque l'on n'a rien d'autre pour distraire son attention, même des morceaux que l'on a déjà entendus des centaines de fois peuvent prendre une nouvelle signification, susciter de nouvelles émotions.

Mon frère Steve, avec lequel j'avais traversé l'Atlantique, possède une connaissance de la musique nettement plus approfondie et encyclopédique que moi. C'est donc à lui que j'avais demandé de me constituer une playlist, avant de partir. Je ne voulais pas seulement des grands standards mais aussi des musiques différentes, que je n'aurais probablement pas pris le temps

d’écouter en d’autres circonstances mais que j’aurais tout le loisir de découvrir, une fois en mer.

La playlist de Steve s’avéra d’autant plus importante pour moi lorsque je perdis le contact avec la terre ferme, au douzième jour de navigation. J’écoutais en boucle Beautiful South en me laissant submerger par leurs mélodies vocales superposées et leurs airs entêtants. J’écoutais de grands classiques du blues et aussi quelques chansons pop datant de ma jeunesse. C’était le seul lien qui me restait avec mon foyer, avec ma vie normale. Et l’impact émotionnel de certaines de ces chansons était incommensurable.

Très franchement, pour apprécier à sa juste valeur *What a Wonderful Life* de Louis Armstrong, je doute qu’il y ait meilleur endroit au monde qu’un bateau perdu au beau milieu de l’océan, particulièrement par une nuit étoilée de pleine lune. Et le pouvoir de ces paroles incroyables prenait une toute autre dimension, tandis que je menais cette guerre d’usure solitaire contre le vent et la houle du Pacifique.

Alors que la route transatlantique est tracée naturellement par les vents dominants qui soufflent en direction des Caraïbes, la route qui conduit à travers le Pacifique du Japon aux États-Unis n’a pas cette chance. Les vents et les courants semblent conspirer au contraire pour empêcher ou ralentir toute progression vers l’est. Chaque mille nautique gagné peut être reperdu au gré d’une brusque saute de temps ou d’un courant contraire inattendu. Et j’ai fini par comprendre qu’il y avait d’excellentes raisons pour lesquelles personne n’était encore parvenu à effectuer cette traversée à la rame…

Comme les semaines se changeaient en mois, le combat presque constant que je devais mener contre l’océan érodait inexorablement mon moral. Depuis que mon téléphone satellitaire avait été détruit au cours d’une tempête, j’étais seul avec mes pensées et avec la musique diffusée par les haut-parleurs du bateau. Pour tuer le temps, j’enregistrais des films à l’aide de mon appareil photo. Je ramais aussi longtemps que je le pouvais, parfois jusqu’à dix-huit heures d’affilée. J’avais mal partout et les frottements qui s’exerçaient sans cesse sur mon corps étaient une source de douleur constante.

Quant au retard que je ne cessais d’accumuler, il constituait pour moi une

véritable torture mentale. Il m'arrivait de hurler de colère et de frustration lorsqu'une fois de plus, je me trouvais confronté à des conditions météorologiques défavorables. De façon assez ridicule – mais typiquement britannique – je prenais soin de m'assurer que personne ne me regardait avant de laisser libre cours à de telles crises de rage.

En réalité, j'étais physiquement et mentalement épuisé. Et puis, un jour, alors que je croyais vraiment avoir touché le fond et que j'étais en train de m'apitoyer sur mon propre sort, l'une des chansons de la playlist de Steve a retenu mon attention. Je ne l'avais encore jamais entendue mais tandis que je l'écoutais pour la première fois, j'ai senti une transformation totale s'opérer en moi.

C'était incroyable : j'étais assis là, abattu, défait, lorsque soudain, j'entendis ce chanteur comparer la vie à ce que l'on pourrait ressentir dans un bateau à rames au beau milieu de la tempête ! Il parlait des vagues que l'on essaye vainement d'arrêter pour atteindre son but. C'était comme s'il me parlait à moi. Et le plus étonnant, c'était les deux dernières lignes :

And you never, never, never, never, never give up
Well, those waves will see you safely to a friendly shore

Ces deux vers concluent la chanson *Charmed Life* du groupe Divine Comedy. Il s'agit d'un hommage de l'auteur-compositeur Neil Hannon à sa fille lorsqu'elle était encore bébé. Mais ce morceau possède une résonnance particulière pour moi parce que j'ai toujours pensé que j'avais vécu une *charmed life*, une vie enchantée. Et ces dernières paroles m'ont profondément marqué. C'était vraiment comme si quelqu'un m'avait soufflé à l'oreille : *Et n'abandonne jamais, jamais, jamais, jamais, jamais, car ces vagues finiront par te mener jusqu'à un rivage amical*.

Sur l'instant, je me suis dit que ces paroles avaient été écrites tout spécialement pour m'arracher à ce moment de désespoir. Mon moral et ma force se sont trouvés miraculeusement ressourcés. J'étais désormais convaincu que je n'abandonnerais jamais et que ces vagues finiraient effectivement par me mener jusqu'à un rivage amical.

2

Des années plus tôt…

Les défis, et particulièrement les plus ardus, ont toujours constitué pour moi un moteur, et ce dès mon plus jeune âge. Quelques semaines après mon seizième anniversaire, j'ai relevé l'un des plus difficiles de toute mon existence. J'avais en effet choisi de renoncer aux salles de classe et aux terrains de sports de mon lycée de Boston, ville située dans le paisible comté du Lincolnshire, pour partir pour les collines du Devon. À grand renfort de marches forcées et de parcours du combattant, j'allais m'entraîner pour devenir commando de la Marine royale britannique.

D'aussi loin que je me souvienne, mon rêve a toujours été de prendre la mer. Naturellement, cette envie s'est muée en ambition : celle de m'engager dans la Royal Navy. Mais c'est par hasard et à la toute dernière minute que je me suis réorienté vers les Royal Marines, les commandos d'élite amphibies de la marine. Pourtant, rétrospectivement, en considérant ce qu'a été ma jeunesse à Boston, ce choix qui devait décider de tout mon avenir ne paraît pas si surprenant.

Mes parents, Derek et Joyce Dawson, étaient tout deux originaires de Boston. Ambitieux et travailleurs, ils ont commencé à gérer leur tout premier pub, le Magnet Tavern, respectivement à l'âge de vingt-trois ans et vingt ans. Ils étaient les plus jeunes tenanciers de la ville. Cinquante ans plus tard, ils étaient devenus les plus vieux et en étaient très fiers. Au fil des années, ils ont géré trois pubs différents avant d'acheter un pub dans la banlieue de Boston, le Cowbridge House Inn. Mon père répétait à qui voulait l'entendre que c'était le seul pub d'Angleterre à porter ce nom.

Le deuxième pub que nous avons habité s'appelait le Woad Man, l'homme bleu, en référence aux peintures de guerres portées par les anciens celtes et

que Mel Gibson a rendues mondialement célèbres avec son film *Braveheart*. Le Woad Man était un pub traditionnel très fréquenté à une époque où ces établissements étaient nombreux et constituaient des endroits de socialité importants. La charge de travail était énorme, même pour deux personnes. Tenir le pub en plus d'élever leur famille était épuisant, mais ils adoraient ça. Je crois que, chacun à leur façon, mes parents étaient vraiment faits pour exercer ce métier.

J'avais cinq ans lorsque nous sommes arrivés au Woad Man et c'était ma première année d'école. Du fait de notre déménagement à l'autre bout de la ville, j'aurais dû fréquenter un autre établissement que mon unique frère, Steve. Pour éviter cela, ma grand-mère maternelle, que nous surnommions Nan, a proposé de venir nous chercher tous les deux chaque jour pour nous emmener à l'école de Steve qui se trouvait juste à côté de chez elle.

Tous les matins, nous traversions donc la ville de Boston, ce qui représentait tout de même une marche de six kilomètres. J'ai gardé de ces moments un souvenir ému, sans doute l'un des plus évocateurs de cette période de ma jeunesse.

Boston est une petite ville portuaire située sur la côte orientale de l'Angleterre, à environ quatre-vingts kilomètres de Londres à vol d'oiseau. Elle fut bâtie sur les rives de la rivière Haven qui lui offre un accès à la mer et a permis le développement du négoce, lui assurant ainsi une certaine prospérité économique. Lorsque j'étais enfant, le quartier des docks était encore très dynamique. S'ajoutait à cette activité commerciale une flotte de pêche côtière assez importante. Plusieurs bâtiments le long de la rivière témoignaient de la richesse de Boston dans les années 1300 et 1400.

C'était alors le second port du pays, juste derrière Londres. La construction la plus imposante est sans doute Saint Botolphe : cette simple église paroissiale est aussi impressionnante que bien des cathédrales et possède la plus haute tour sans flèche d'Angleterre, mesurant quelques quatre-vingt-trois mètres de haut. Elle a valu à l'église le surnom affectueux de « Tronc de Boston ».

Nous passions très souvent par les petites ruelles pavées et tortueuses qui entourent Saint Botolphe et la vue de cet édifice qui domine la rivière, le

centre-ville de Boston et même la campagne avoisinante faisait partie de notre quotidien.

Des années plus tard, après avoir traversé l'océan Atlantique, mon frère et moi avons été invités à gravir la tour de Saint Botolphe pour contempler le panorama que l'on découvre de son sommet. Les visites ouvertes au public s'arrêtent au niveau du second balcon, aux deux-tiers du bâtiment. Se trouver tout en haut constituait donc un honneur et un privilège. C'était aussi quelque chose que nous n'aurions jamais imaginé faire un jour lorsque nous passions devant le Tronc de Boston chaque matin.

La rivière Haven coupe la ville en deux et, selon le chemin qui nous empruntions, nous la franchissions sur l'un des deux ponts. Haven Bridge, le plus récent, la traverse en sa partie la plus large, à l'endroit où viennent s'amarrer les bateaux de pêche lorsqu'ils sont de retour au port. Ces navires et les hommes qui travaillaient dessus enfiévraient l'imagination de l'enfant de cinq ans que j'étais. Ils évoquaient l'existence dangereuse, excitante et aventureuse des marins. À mes yeux, cette portion de rivière avec ses bateaux de pêche faisait presque figure d'océan. C'était la plus grande et la plus impressionnante étendue d'eau que je n'avais jamais vue.

De là, la rivière Haven se frayait un chemin à travers la ville. Lorsqu'elle était basse, elle se réduisait parfois à un ruisseau encaissé au creux de deux larges rives boueuses. Mais lorsqu'elle gonflait, elle pouvait se changer en véritable torrent d'eau bouillonnante qui menaçait de déborder les digues et d'inonder les rives – ce qui se produisait parfois. Une telle vision avait pour moi quelque chose de fascinant.

Le Grand Sluice Bridge, que les habitants appellent familièrement le Sluice, est équipé d'une écluse et, régulièrement, nous avions la chance de la trouver ouverte. Elle déversait alors juste sous nos pieds des torrents d'eau écumante de la rivière Witham dans la rivière Haven. Nous nous arrêtions alors souvent pour admirer ce phénomène qui nous offrait un aperçu de la puissance phénoménale de ces cours d'eau.

Ces deux ponts contribuaient ainsi à alimenter l'imagination débordante de l'enfant très impressionnable que j'étais. Et ils formaient pour moi le point culminant de ces promenades matinales à travers la ville.

Rétrospectivement, j'ai bien conscience du fait qu'il ne s'agissait que de deux ponts tout à fait ordinaires, traversant une rivière quelconque dans une ville paisible et banale du Lincolnshire.

Mais à l'époque, ils représentaient beaucoup plus que cela : ils constituèrent pour moi une première initiation à l'ascendant hypnotique, magnétique, que peut exercer la mer. Et même à cet âge précoce, j'y étais très sensible. Évidemment, je n'avais alors pas idée du rôle déterminant qu'elle serait amenée à jouer dans mon existence.

Si ces promenades matinales firent naître en moi cette fascination pour le monde maritime, elle fut décuplée par la fréquentation de la maison de mes grands-parents. Mon arrière-grand-mère vivait toujours chez mes grands-parents, à l'époque où j'ai commencé ma scolarité. Approchant les quatre-vingt-dix ans, elle était la fille d'immigrés irlandais, des *travellers* qui s'étaient installés à Londres, à la fin du XIX^{e} siècle.

Elle avait grandi à Whitechapel, dans les rues mêmes où Jack l'Éventreur avait forgé sa macabre légende. Je me rappelle d'ailleurs les histoires terrifiantes qu'elle nous racontait, à mon frère et à moi. Elle parlait de Jack presque comme si elle l'avait connu, ce qui ne faisait qu'ajouter à l'excitation que nous procuraient ces récits. Elle affirmait avoir fréquenté les prostituées assassinées qu'elle surnommait pudiquement les « filles fleurs » ainsi que les lieux où avaient été commis ces forfaits.

Mon arrière-grand-mère était une femme imposante, même à cet âge avancé, et ses histoires nous impressionnaient beaucoup.

Ma grand-mère avait une sœur, qui finirait par émigrer au Canada, et deux frères qui s'étaient engagés très jeunes dans la Royal Navy. Ce furent les premiers de notre famille à le faire. Malheureusement, leur expérience se conclut de façon tragique. Au début de la première guerre mondiale, ma grand-mère reçut un télégramme envoyé par le roi. Ses deux frères, qu'elle avait éduqués comme s'ils étaient ses propres fils, avaient été tués sur le front le même jour. J'ai toujours connu ma grand-mère avec les cheveux blancs – elle les attachait en un chignon serré. Mais j'ai appris qu'ils avaient blanchi en l'espace d'une nuit, après qu'elle eut reçu cette terrible nouvelle.

On aurait pu comprendre dès lors qu'après ce tragique événement, ma famille éprouve un certain ressentiment à l'égard de la Royal Navy. Mais il suffisait de pénétrer dans la maison de mes grands-parents pour constater que tel n'était pas le cas, loin de là. Et chaque matin, Steve et moi en avions la confirmation.

Après avoir passé la porte d'entrée, on accédait à un vestibule. Sur la droite s'ouvrait le salon principal, surnommé le parloir. C'était la plus grande pièce de la maison et elle était toujours impeccablement ordonnée. Elle contenait la plupart des objets précieux que possédaient mes grands-parents. Il y avait un piano dont personne ne jouait jamais, un petit sofa et des chaises sur lesquelles personne ne s'asseyait jamais et une cheminée que l'on n'allumait jamais.

Au fond de la pièce, près du piano, juste au centre du mur lambrissé de couleur sombre, était accroché un large portrait en noir et blanc. Il représentait un très beau jeune homme au visage illuminé par un large sourire qui portait l'uniforme de cérémonie des officiers de la Royal Navy. Il s'agissait de mon oncle Peter, le frère de ma mère. Il avait rejoint la Navy directement en sortant du lycée et ses brillants états de service emplissaient ma famille d'une immense fierté.

S'il se trouvait au centre de la pièce, c'était parce qu'il occupait une place centrale dans la vie de mes grands-parents. Non seulement il avait quitté Boston pour embrasser une carrière prestigieuse mais il avait exorcisé le souvenir douloureux qu'avait laissé la disparition de mes grands-oncles. L'histoire des relations entre ma famille et la Royal Navy ne se résumait plus désormais à un deuil : mon oncle lui avait conféré une signification nouvelle, donnant en quelque sorte un sens à ce drame.

La présence de ce portrait et la place d'honneur qu'il occupait dans cette pièce était porteur d'un autre message : entrer dans la Royal Navy garantissait le respect et l'admiration au sein de notre famille. Et c'est sans doute là que réside l'une des sources les plus profondes de cette ambition que j'ai toujours eue de rejoindre ce corps d'armée.

Bien que les marines appartiennent à la Navy, ce choix de carrière constitua pour moi un changement de cap inattendu. Et c'est à mon frère

que je le dois. Tandis que je commençais ma dernière année au collège, Steve avait décidé de rejoindre les marines. Il s'était plié au processus de recrutement long et hautement sélectif auquel doivent se soumettre les jeunes recrues. Aux yeux du garçon de quinze ans très imaginatif que j'étais, cet entraînement paraissait très excitant. Et j'ai fini par céder à la tentation et par suivre les pas de mon frère.

Quelques semaines après avoir fêté mes seize ans, je me suis engagé et ai commencé ce qui passe pour être l'une des formations militaires les plus exigeantes du monde. C'est bien ainsi que je l'ai vécue, d'ailleurs. Et bien que j'aie traversé de nombreuses épreuves par la suite, aucune ne m'a paru aussi difficile que cet entraînement qui a fait de moi un commando de la Marine royale.

C'est peut-être parce qu'après une telle épreuve, je ne me suis plus jamais senti aussi dépassé que je l'étais à l'époque. Rien ne m'avait jamais préparé à relever un tel défi. Non seulement cet apprentissage est terriblement exigeant mais, de plus, il ne pardonne aucun échec. Mais j'ai tenu bon et, au cours de ces neuf mois impitoyables, le collégien inexpérimenté que j'étais s'est transformé en soldat compétent.

Certains considèrent cette formation comme un conditionnement nécessaire, d'autres comme un véritable lavage de cerveau. Tout dépend, j'imagine, de l'opinion que l'on a du corps des marines. Il n'en reste pas moins que le processus est efficace. Heureusement, d'ailleurs, car il doit préparer des hommes encore très jeunes à faire face avec calme, maîtrise et professionnalisme à toutes sortes de situations, souvent inattendues et parfois terrifiantes. Et il est incontestable que dans les années 80, l'entraînement des commandos de marines parvenait à ce résultat de façon quasiment systématique.

Le 3 août 1980, soixante-trois inconnus et moi sommes descendus du train au Centre de formation des Commandos de Royal Marines de Lympstone, plus connu sous le diminutif du Lympstone Commando. Un soixante-cinquième volontaire a finalement préféré ne pas descendre du train.

Nous étions originaires des quatre coins de la Grande-Bretagne et la seule chose que nous avions en commun, à ce stade, c'était le fait de nous

retrouver dans cette gare et cette appréhension sourde qui nous tenaillait à l'idée de ce qui nous attendait. Aucun d'entre nous n'était âgé de plus de dix-sept ans. Mais ensemble, nous formerions la Troupe 268. Et au bout de neuf mois passés à la dure, un peu moins d'un tiers d'entre nous deviendraient des Royal Marines.

Au début, je me suis très bien adapté à cette formation. J'avais l'avantage d'avoir un frère qui venait de traverser cette épreuve et je savais donc en partie à quoi m'attendre. Ceux de mes camarades qui n'en avaient aucune idée ont été les premiers à renoncer. De plus, j'étais en très bonne forme physique et, malgré les moments difficiles, j'appréciais assez cette expérience.

Mais à mesure que l'entraînement s'intensifiait, la pression mentale et physique qui s'exerçait sur nous a augmenté. C'est la logique même d'un tel enseignement. Dans mon cas, cette difficulté croissante se doublait d'un problème aux genoux qui ne cessait de s'envenimer. Après tous les exercices physiques – et la formation de marine n'en manquait pas – mes genoux enflaient et me faisaient terriblement souffrir.

J'avalais de grandes quantités d'antalgiques et j'espérais tenir le coup mais plus les semaines passaient, plus la formation devenait exigeante et plus la douleur s'intensifiait. Je n'avais aucune envie de me faire porter pâle mais je n'ai pas eu le choix. Il me fallait consulter, fût-ce pour me faire prescrire des antalgiques plus puissants. Le médecin qui m'a ausculté m'a prescrit des anti-inflammatoires et m'a exempté d'exercice physique et de port de rangers pendant deux semaines.

Sur le moment, je me suis dit que cela sonnait le glas de mes ambitions et que je ne deviendrais jamais un commando de marine. Et j'ai fondu en larmes, ce qui en dit sans doute long sur mon manque de maturité émotionnelle. Mais je savais que la troupe devait passer un test quelques jours plus tard et que si je ne le validais pas, c'en serait terminé pour moi. Il n'y avait aucune exception à cette règle : soit on franchissait l'épreuve, soit on était recalé.

Être recalé, cela signifiait perdre sa place au sein de la troupe. On passait alors le temps nécessaire à se soigner puis on était autorisé à rejoindre la

troupe suivante au stade où l'on avait dû interrompre sa formation. Cette perspective terrifiait tout le monde, moi y compris. Car on était considéré par cette nouvelle troupe au mieux comme un étranger, au pire comme un paria et un maillon faible.

Il faut bien comprendre qu'à ce stade, la troupe était devenue mon seul point d'ancrage émotionnel. Les étrangers qui étaient descendus du train avec moi le 3 août, étaient devenus mes frères d'armes. À l'épreuve de cette formation, nous avions déjà formé de solides amitiés et certaines d'entre elles ont perduré jusqu'à ce jour, près de quarante ans plus tard.

Au-delà de ce petit cercle d'amis proches, la troupe tout entière faisait pour moi figure de famille élargie et nous nous soutenions mutuellement. Les expériences que nous avions partagées, tout particulièrement les plus pénibles, avaient fait naître entre nous un lien qui nous rendait bien plus fort que nous ne l'aurions été en tant qu'individus isolés. Je ne tarderais d'ailleurs pas à découvrir que ce phénomène est un invariant dans les forces armées. La dernière chose que je voulais, en tout cas, c'était quitter cette nouvelle famille pour rejoindre une autre troupe.

Le docteur m'a expliqué que le problème dont je souffrais tenait à l'effort physique imposé à mon corps jeune et en pleine croissance. Nous devions en effet porter de lourdes charges pendant des kilomètres, parfois en courant et sur un terrain souvent irrégulier. Il nous arrivait même de devoir porter l'un de nos camarades avec son équipement. D'après le médecin, aucune intervention n'était nécessaire : tout ce qu'il me fallait, c'était un peu de repos. Mais le repos était hélas la ressource la plus précieuse et la plus rare au cours de ces mois d'entraînement.

Je me suis levé, en état de choc. Je tenais à la main le petit morceau de papier rose qui m'exemptait d'activité physique.

— Donnez ça à mon assistant médical en sortant et revenez me voir dans deux semaines pour que nous fassions le point, a conclu le médecin.

Je suis sorti de sa salle de consultation et je me suis retrouvé face à l'assistant médical. Sans même réfléchir, j'ai glissé le papier rose dans ma poche, salué l'assistant d'un signe de tête et quitté l'infirmerie. Évidemment, ce faisant, je ne pouvais espérer obtenir les antalgiques et les

anti-inflammatoires dont j'avais si désespérément besoin. Je courais aussi le risque de voir mes genoux céder. Mais cela me paraissait encore préférable à l'idée d'être recalé.

Durant la consultation, j'avais expliqué au médecin que je ne pouvais me permettre de rater le test qui nous attendait car il s'agissait d'un passage obligé avant d'attaquer la deuxième partie du programme d'entraînement. La réponse du praticien avait été sans appel :

— Avec des genoux dans cet état, vous ne réussirez jamais ce test, Dawson.

Ce verdict pesa lourdement sur moi durant tout le reste de ma formation. Il me faisait l'effet d'un nœud coulant qui se resserrait impitoyablement. C'était un handicap psychologique aussi important que le problème physique qui en était la cause. Ma confiance en moi se trouvait ébranlée et je m'attendais à tout moment à voir mes genoux me lâcher. Pour la première fois depuis que j'étais arrivé au centre, je me mis à douter de ma réussite. Et si l'entraînement m'avait paru difficile jusqu'alors, ce fut bien pire désormais.

Néanmoins, alors que mon monde paraissait être sur le point de s'écrouler, je découvris en moi un trait de caractère dont je n'avais jusqu'alors pas vraiment pris conscience : j'étais têtu. Et c'est ce qui me permit de tenir le coup.

Le temps passa et, inexorablement, nous nous rapprochions du dernier examen qui devait valider notre formation et nous permettre d'obtenir enfin les célèbres bérets verts qui feraient de nous des Royal Marines à part entière. Mes genoux me faisaient toujours autant souffrir et j'avais l'impression désagréable de ne pas être à la hauteur alors même que ce test décisif approchait.

Il se composait de plusieurs parcours du combattant, de courses d'obstacles et de marches forcées en temps limité lors desquelles nous devions transporter nos armes et l'ensemble de notre équipement. Ces différentes épreuves se déroulaient en l'espace de quelques jours et ne nous laissaient donc que très peu de temps pour récupérer. C'était épuisant, tant sur le plan physique que mental.

La dernière épreuve était ce que nous appelons un *yomp*, une marche forcée de quarante-cinq kilomètres à travers un terrain difficile. Nous devions l'accomplir en moins de huit heures en transportant arme et équipement. Par beau temps, un tel délai est tout à fait raisonnable. Mais lors de notre *yomp*, les conditions climatiques étaient cauchemardesques.

Nous devions effectuer cette marche à travers la lande de Dartmoor, rendue célèbre par l'aventure de Sherlock Holmes *Le Chien des Baskerville*. Or la pluie battante et la brume épaisse qui régnaient ce jour-là avaient transformé cet endroit en véritable marécage. Il nous fallut près de cinq heures pour parcourir la moitié du trajet, ce qui ne nous laissait que trois heures pour couvrir le reste. Nous étions donc quasiment convaincus que notre troupe allait échouer, ce que nous considérions comme un véritable désastre.

La seule lueur d'espoir venait du fait que les vingt derniers kilomètres du *yomp* devaient s'effectuer sur des routes ou des chemins et non à travers des marécages, tels ceux que nous venions de traverser péniblement.

Notre officier, qui s'inquiétait probablement à l'idée de devoir annoncer un taux d'échec de cent pour cent, a fini par réunir un petit groupe dont il pensait qu'ils avaient une chance de couvrir la distance dans le temps imparti. Aux autres – dont je faisais partie, il conseilla seulement de courir aussi vite qu'ils le pourraient.

Ces vingt derniers kilomètres évoquent pour moi la retraite de Napoléon en Russie. Mes camarades s'effondraient les uns après les autres le long de la route. Nous espérions tous franchir la ligne d'arrivée en moins de trois heures mais nous étions épuisés non seulement par les dernières semaines de préparation et de test, mais aussi par nos neuf mois d'entraînement intensif. Et tous ces efforts ne serviraient à rien si nous ne parvenions pas à accomplir cet ultime exploit.

Je suis parti aux côtés de mon ami Ross Cluett qui se distinguerait ensuite au sein des commandos de marine par ses brillants états de service. Ensemble, nous sommes parvenus à rattraper l'officier et le groupe avec lequel il était parti – du moins, ceux qui étaient toujours debout. Je ne sais pas qui d'eux ou de nous fut le plus surpris.

Les dernières centaines de mètres du *yomp* se sont jouées au sprint. Ross et moi sommes arrivés parmi les premiers, quelques minutes seulement avant la fin du temps imparti. C'est cette dernière épreuve, et particulièrement les derniers kilomètres, qui m'ont enfin convaincu que j'avais réellement ma place au sein du corps des marines. Il me semblait avoir enfin démontré ma valeur.

Une chose était sûre : en dépit de mes limitations, j'étais doté d'une obstination qui m'avait permis de finir ce que j'avais commencé. Et c'était un trait de caractère qui se révèlerait décisif par la suite, lorsque je me lancerais dans la navigation à la rame.

3

Désastre

Au cours de mon trajet du Japon vers la Californie, j’ai essayé de filmer les différents aspects de cette aventure. L’un de mes principaux objectifs était de rendre compte des conditions de vie à bord de ma petite embarcation, perdue sur les eaux encore méconnues du Pacifique Nord.

En dépit des conditions très difficiles que je traversais et de la bataille impitoyable que je dus mener contre l’océan durant deux jours d’affilée, j’avais parfaitement conscience de l’intérêt cinématographique que représentait un tel moment. Je ne pouvais me permettre de le laisser passer. J’ai donc installé des caméras et pris soin de changer régulièrement les batteries pour documenter chaque instant de cette étape à la fois terrifiante et terriblement excitante.

Au matin du 22 août, alors que les conditions météorologiques s’étaient enfin améliorées et que j’étais parvenu à m’en sortir sans grands dommages, je me préparais à filmer le calme qui arrivait après la tempête. Et contre toute attente, c’est alors que le désastre frappa…

Les lourds nuages noirs et les vagues rugissantes des deux derniers jours avaient été remplacés par un ciel d’un gris plombé et une mer nettement plus tranquille. Les immenses murs d’eau que j’avais vus se succéder, transformant l’océan en véritable chaîne de montagnes, avaient cédé place à une ondulation tranquille qui évoquait plus un paysage de collines. La visibilité était réduite, le vent presque nul et de violentes averses se relayaient.

L’impact de ces pluies torrentielles sur l’océan ne tarda pas à se faire sentir. Les dernières vagues finirent par disparaître et une sorte de brume vaguement inquiétante s’éleva au-dessus de l’eau. Je ne voyais pas à plus de

douze mètres. Et le peu que je distinguais me faisait plus penser à la surface d'une planète inconnue qu'à l'océan que j'avais appris à connaître. La différence avec les jours précédents était frappante. Je décidai donc d'aller chercher mon caméscope dans ma cabine à l'arrière, que j'avais surnommée le Nid.

Elle portait bien son nom : là je me trouvais à l'abri de la pluie qui martelait obstinément le toit. Ces intempéries ne suffisaient cependant pas à gâcher la bonne humeur que m'inspirait ce retour au calme. Les conditions de vie à bord allaient redevenir nettement plus agréables et je me réjouissais d'avance des jours à venir.

Confortablement assis dans la cabine, mon caméscope à la main, j'écoutais tomber la pluie. Mais l'instant d'après, mon bateau fut soulevé comme par une immense main invisible et se retourna. Je n'avais pourtant senti aucun impact tel qu'aurait pu en causer une baleine ou un navire qui serait venu heurter mon embarcation. Il ne pouvait s'agir que d'une vague mais je n'arrivais pas à m'expliquer d'où elle avait bien pu surgir, dans de telles conditions météorologiques.

C'était incompréhensible. Durant deux jours, le bateau avait résisté à des conditions dantesques. Au cours des mois précédents, il avait affronté plusieurs tempêtes. Et voilà qu'il se retournait alors que la mer était d'huile et que pas un souffle de vent ne se faisait sentir ! Quant à moi, je me retrouvais coincé à l'intérieur, totalement impuissant…

Je me rappelle avoir pensé tout d'abord que la vague dont j'étais victime avait dû être causée par le passage d'un navire. Je m'attendais donc à le percuter. J'avais déjà failli en heurter plusieurs fois au cours de mon voyage. À quatre reprises, j'avais même dû ramer comme un possédé pour échapper à la proue de l'un de ces géants des mers et ne l'avait évitée que de quelques mètres. De fait, ils pouvaient surgir à tout moment à l'horizon et leur vitesse les rendait redoutables.

En 2004, il n'existait pas de système électronique capable de détecter ma petite embarcation en bois et d'afficher sa position sur le radar des navires marchands. Même si ceux-ci avaient employé des vigies, ce qui était peu probable dans des eaux aussi peu fréquentées, elles n'auraient eu que peu de

chance de me repérer. C’était à moi de détecter les autres bateaux et de prendre des mesures pour les éviter. Car en cas de collision, les conséquences auraient été désastreuses pour moi tandis que le navire marchand ne s’en serait probablement même pas rendu compte.

Un peu plus tôt durant ce voyage, j’avais émergé d’un banc de brouillard au sein duquel je ramais depuis une semaine pour découvrir avec effroi un énorme porte-containers qui ne se trouvait qu’à quelques centaines de mètres et fonçait droit sur moi. C’était un navire de la compagnie Maersk. Avant même d’apercevoir le nom de l’armateur, je l’ai reconnu à ses couleurs caractéristiques : coque bleue et superstructure beige.

Le bateau se dirigeait vers l’Asie, probablement pour une opération de maintenance ou de radoub, et ne transportait donc aucun container. Il était donc nettement plus bas sur l’eau et sa couleur beige se confondait avec la brume. C’est la raison pour laquelle je ne l’ai aperçu qu’au tout dernier moment. J’étais en train de lui couper la route et, d’après mes estimations, je ne serais jamais assez rapide pour passer devant sa proue sans qu’il me percute.

Je m’étais souvent inquiété de voir un navire me percuter et je n’avais jamais imaginé que ce pourrait être moi qui foncerais dessus de cette façon ! Pour tenter de m’arrêter ou, à tout le moins, de ralentir ma progression, je jetai à la mer d’épais cordages que l’on surnomme des traînards. Puis je me ruai sur ma radio :

— Vaisseau commercial non-identifié, ici le bateau à rames Mrs D. Je me trouve à une centaine de mètres de votre proue et je risque de vous percuter. Je répète : vaisseau commercial non-identifié, ici le bateau à rames Mrs D. Je me trouve à une centaine de mètres de votre proue et je risque de vous percuter !

L’officier de quart qui me répondit était visiblement sous le choc. D’une voix haletante, il accusa réception de mon message. Mais à ma profonde horreur, il commença immédiatement à faire virer son navire à tribord. À ce stade, j’étais si proche du porte-containers qu’en tournant de cette façon, il risquait de me présenter sa proue et l’énorme hélice qui assurait la

propulsion. Celle-ci aurait vite fait de réduire mon propre bateau à l'état de copeaux !

— Vaisseau non identifié, cessez immédiatement votre manœuvre ! m'écriai-je. Si vous continuez à virer, je vais vous percuter par l'arrière !

Fort heureusement, l'officier de quart réagit de nouveau prestement et interrompit sa manœuvre. Je ne pus que demeurer immobile, en retenant ma respiration, et je regardai ce gigantesque navire passer à quelques mètres de moi. Les bouillonnements produits par l'hélice firent tanguer violemment mon petit bateau mais, à mon grand soulagement, le porte-containers s'éloigna sans causer aucun dommage.

Après cette première prise de contact pour le moins dramatique, l'officier de quart et moi avons discuté quelque temps par radio. Je n'avais eu aucun lien avec la terre ferme depuis que mon téléphone satellitaire avait été endommagé lors d'un orage. Et, de façon assez ironique, ces collisions manquées avec des navires commerciaux me permirent de renouer périodiquement le contact avec mes semblables.

J'ai décliné mon identité et demandé à l'officier de quart s'il pouvait envoyer un message aux miens pour les rassurer et leur faire savoir que j'allais bien, en dépit de la perte de mon téléphone. Comme chaque fois que c'est arrivé, j'espérais que les marins auxquels je parlais ne s'étendraient pas trop sur les circonstances dans lesquelles nous étions entrés en contact. Ma famille s'inquiétait déjà suffisamment à mon sujet, sans qu'il soit besoin d'ajouter à leurs angoisses celle d'une possible collision.

Je n'oublierai jamais l'officier de quart avec lequel j'ai discuté ce jour-là. Il se nommait Paulios Henrik – c'est du moins ce que j'ai entendu à la radio – et était originaire des îles Féroé. Il m'a dit qu'il contacterait ma famille avec plaisir et m'a demandé si je pouvais répondre à une question qu'il se posait.

— Bien sûr, lui ai-je dit. Quelle question ?

— Mick, puis-je savoir ce que vous faites sur un bateau à rames au beau milieu de l'océan Pacifique ?

— Eh bien, ai-je répliqué. Je suis parti pêcher…

Paulios Henrik a tenu parole et a contacté ma famille. J'ai appris par la

suite qu'il s'était abstenu de décrire la façon exacte dont nous nous étions rencontrés. Sur le moment, il m'a souhaité un bon voyage et m'a adressé tous ses vœux de succès. Tandis que je voyais lentement disparaître son navire à l'horizon, ses derniers mots ont été : « Mick, vous les Anglais, vous êtes tous complètement dingues ! ». Ce n'est pas le pire reproche que l'on m'ait fait dans ma vie, loin de là…

Lorsque mon bateau s'est retourné au beau milieu de l'océan Pacifique, je n'espérais pas une conclusion aussi plaisante. Tandis que je roulais dans ma cabine, une sorte de calme à la fois désespéré et résigné m'envahit. Je m'attendais à tout instant à ce que la proue métallique d'un navire vienne fracasser la cloison de bois ou, pire encore, à ce que je sois attiré et déchiqueté par l'hélice de propulsion.

Ce fut un moment terrifiant, le point culminant des cauchemars qui m'avaient hanté durant tout le voyage, depuis l'instant où j'avais pris conscience du risque que représentait une telle collision. Mais il n'y eut aucun impact. Et si une hélice passa à proximité de mon navire, ce fut à une distance suffisamment grande pour m'éviter de finir pulvérisé.

Je pris alors conscience du fait que mes problèmes ne faisaient que commencer. Pris au piège dans la cabine, je m'aperçus que je n'avais pas complètement refermé l'écoutille derrière moi. L'eau commençait déjà s'engouffrer à l'intérieur et l'habitacle risquait d'être rapidement submergé. En dépit du chaos ambiant et de la désorientation qu'avait fait naître en moi le brusque chavirage, je réussis à localiser l'écoutille et à la refermer, scellant hermétiquement la cabine. Malheureusement, une certaine quantité d'eau de mer avait déjà pénétré à l'intérieur.

Pendant tout ce temps, le bateau n'avait cessé de tourner sur lui-même mais le rythme de cette folle révolution ne tarda pas à faiblir, en partie parce que la vague était passée et en partie parce que le poids de l'eau accumulée dans la cabine empêchait le bateau de se remettre d'aplomb comme il avait été conçu pour le faire en temps normal.

Tel un hamster dans sa roue, je tentai d'utiliser le poids de mon corps pour forcer le bateau à achever son tour complet pour se retrouver à l'endroit. Malheureusement, lorsque j'atteignis le point au-delà duquel il aurait

achevé de pivoter de lui-même, mon embarcation s'immobilisa. Elle demeura ainsi suspendue pendant quelques secondes qui me parurent durer une éternité, paraissant hésiter à mi-chemin entre le salut et le désastre.

C'était l'affaire de dix degrés. Dix degrés de plus et le bateau se remettrait d'aplomb sans aucune avarie importante. Dix degrés de moins et je me retrouverais sous l'eau. Finalement, il me sembla entendre mon navire bien aimé pousser un grognement et il abandonna la lutte, s'affaissa de côté et demeura là, immobile, vaincu, au beau milieu des eaux étales du Pacifique Nord.

Le calme et le silence avaient brusquement succédé à la violence du chavirage et la panique que j'avais ressentie alors. Mon bateau reposait sur son flanc tribord, à demi-submergé. La cabine s'était en partie inondée et mon équipement flottait autour de moi dans l'eau de mer qui s'était infiltrée à travers l'écoutille ouverte. Le clapotis qu'elle laissait entendre était le seul bruit que l'on entendait et il avait quelque chose de vaguement inquiétant.

Je jetai un coup d'œil à travers la paroi transparente de l'écoutille qui offrait une vue des plus incongrues. La partie supérieure surplombait les eaux calmes et désertes du Pacifique. La partie inférieure était immergée, laissant apparaître un groupe de poissons qui me considéraient d'un œil interrogateur.

Je compris alors que si je jouais ma survie depuis l'instant où j'avais quitté les côtes du Japon, les cartes venaient brusquement de se trouver rebattues. Et la nouvelle donne n'était pas vraiment en faveur…

4

Moral en berne

La principale raison pour laquelle j’ai tenté de traverser le Pacifique Nord à la rame est ce besoin de défi qui m’anime depuis l’enfance. Coincé à l’intérieur de mon bateau retourné au beau milieu de l’océan, à plus de mille cinq-cents kilomètres des côtes américaines, je me trouvais confronté à un défi plus grand encore – le plus grand de toute mon existence, en fait.

Mon bateau mesurait presque six mètres cinquante de long et était fait de contreplaqué renforcé et recouvert d’une couche de résine époxy résistante à l’eau de mer. Au début de mon aventure, entièrement équipé et approvisionné, il pesait environ une tonne. À l’arrière se trouvait la cabine étanche dans laquelle je me trouvais enfermé.

La partie la plus large, près de la cloison dans laquelle s’ouvrait l’écoutille, mesurait environ un mètre et demi. La cabine allait ensuite en se rétrécissant jusqu’à atteindre cinquante centimètres de large au niveau de la poupe du bateau. Lorsque je me reposais, je pouvais presque m’étendre de tout mon long. Quand j’avais traversé l’Atlantique avec mon frère Steve, nous étions même parvenus à y dormir à deux pendant que les tempêtes faisaient rage. Évidemment, cela témoignait plus de l’épuisement constant que l’on ressent à bord d’un bateau à rames que du confort de la cabine.

Les conditions de vie à bord étaient des plus sommaires. Le matériel permettant de cuisiner et de se laver était spartiate. Quant aux toilettes, ils se limitaient à un seau entreposé sur le pont. Lorsque l’on me demande comment je faisais mes besoins à bord, je réponds invariablement :

— Dans le seau. Puis je jette le tout à la mer mais seulement après avoir pris soin de vérifier la direction du vent…

Pour la cuisine, je disposais d’un simple réchaud de camping. Je ne m’en

servais qu'à l'extérieur car dans une cabine aussi exiguë, la présence de gaz ou de fumée aurait pu s'avérer fatale. La majeure partie des aliments qui se trouvaient à bord étaient déshydratés et pour me préparer à manger, il me suffisait de faire bouillir de l'eau et de les y plonger. Je disposais également de quelques denrées que je pouvais manger sans avoir à les réhydrater ou à les faire cuire, de façon à pouvoir avaler quelque chose en cas de tempête, lorsque je me trouvais confiné dans ma cabine.

Le toit de la cabine était incurvé comme celui d'un igloo et s'abaissait du côté de la poupe. Il était juste assez haut pour que je puisse tenir assis près de l'écoutille, à condition toutefois d'adopter une position semblable à celle d'un fœtus. En réalité, la cabine était uniquement conçue pour y dormir et y trouver refuge en cas de gros temps. Steve et moi l'avions baptisée le Nid durant notre traversée de l'Atlantique.

Tous les systèmes électriques s'y trouvaient également logés de façon à les protéger au maximum contre les éléments. En plus d'être une chambre à coucher rudimentaire, le Nid était donc également le centre névralgique du bateau. Sous le plancher qui était recouvert de sections matelassées résistantes à l'eau, se trouvaient une série de placards de tailles variables qui couraient sur trois rangs, tout le long du bateau. Il y en avait quatorze au total, séparés par des cloisons étanches.

Ces caissons permettaient à la fois d'améliorer la flottabilité, d'éviter que le bateau ne coule et de renforcer la structure de la coque. En positionnant correctement les provisions et le matériel entre ces différents espaces, on pouvait aussi concentrer le poids le long de la quille, ce qui permettait à l'embarcation de se redresser plus facilement.

Les caissons de la cabine abritaient les objets les plus précieux et les plus fragiles. Cela comprenait notamment mon matériel photographique, l'unité de fabrication d'eau douce nécessaire à ma survie ainsi que ce qui constituait le véritable pouls de mon bateau : deux batteries de douze volts semblables à celles qui équipent les voitures. Elles se rechargeaient quotidiennement grâce aux panneaux solaires qui étaient fixés à l'extérieur du bateau.

Un système de gestion d'alimentation contrôlait le processus de charge et

de décharge de ces batteries et me permettait de visualiser à tout moment le niveau d'énergie disponible, ainsi que l'état du système électrique. La quasi-totalité des objets électroniques présents à bord étaient raccordés à ces deux batteries qui constituaient leur principale source d'énergie. C'était le cas de l'éclairage, du système de navigation, du lecteur CD ou de la radio VHF. Ce réseau électrique constituait en fait le cœur du navire et sans lui jamais mon aventure n'aurait été possible.

Le banc de nage se trouvait devant la cabine dont il était séparé par une écoutille. Il était un peu plus long que le Nid mais, contrairement à lui, était totalement ouvert sur l'extérieur, ne disposant ni d'un toit ni d'une quelconque protection. Juste au pied de l'écoutille, il y avait une déclivité assez large qui permettait de se tenir debout. C'était d'ailleurs le seul endroit du bateau où l'on pouvait se tenir en position verticale en toute sécurité. De chaque côté du banc de nage courait un bastingage d'une hauteur de trente centimètres environ, qui offrait un semblant de protection contre la mer.

Plusieurs ouvertures munies de rabats avaient été pratiquées dans ce bastingage de façon à pouvoir évacuer l'eau en cas de pluie torrentielle ou bien encore si des vagues passaient par-dessus bord. La largeur du pont central qui abritait le banc de nage était d'environ un mètre soixante-dix. Il était légèrement incurvé et reliait la proue et la poupe nettement plus effilées.

Le siège coulissant qui formait le banc de nage se trouvait au centre de ce pont. Il était muni d'une planche de pied réglable. De chaque côté, les dames de nage étaient fixées au bastingage. Les rames elles-mêmes étaient assez semblables aux avirons utilisés lors des compétitions à Oxford ou Cambridge. Légères et fragiles en apparence, elles étaient pourtant d'une résistance étonnante.

Au cours des trente mille kilomètres que j'ai parcouru sur les océans de la planète, je n'ai jamais eu à en remplacer une seule. Le banc de nage étant ajustable, il était possible à deux hommes de ramer de concert. On pouvait aussi le rapprocher de la cabine de façon à se mettre un peu plus à l'abri en cas de gros temps.

C’était sur ce banc que je passais la majeure partie de mon temps, soit de seize à vingt heures par jour en moyenne, sept jours par semaine lors d’une course en solitaire. Parfois, lorsque je l’estimais nécessaire, je pouvais rester là nuit et jour, qu’il fasse beau ou qu’il pleuve, qu’il vente ou qu’il grêle. C’était le prix à payer pour pouvoir traverser le Pacifique, un coup de rame après l’autre. Si la cabine était le centre névralgique du bateau, le banc de nage était la salle des moteurs – épuisante, confinant parfois à la torture, mais tout aussi indispensable.

En avant du pont central, formant la proue du navire, se trouvait une seconde cabine, nettement plus petite que celle située à l’arrière. On y entrait aussi par une écoutille étanche mais elle était à la fois plus étroite et plus basse de plafond. Elle était également plus effilée de façon à pouvoir fendre les flots. En réalité, cette cabine n’était guère plus qu’un placard spacieux et facilement accessible où je conservais le matériel le plus encombrant et l’équipement que j’utilisais le plus régulièrement.

Hélas, en dépit de tous ces aménagements astucieux et du soin avec lequel il avait été conçu, et malgré l’expérience considérable que j’avais accumulée à son bord, mon navire était en très mauvaise posture. Quant à ma propre situation, elle paraissait quasiment désespérée. Mon embarcation était à moitié retournée. La cabine dans laquelle je me trouvais était en partie inondée et je n’avais aucun moyen d’évacuer l’eau qui s’était infiltrée avant que je ne parvienne à sceller l’écoutille. Or tant qu’elle continuerait à déséquilibrer le bateau, je ne pouvais espérer le voir se redresser comme il était théoriquement conçu pour le faire.

De plus, l’eau de mer avait dû endommager, voire détruire mon équipement. Le caisson contenant les deux batteries qui formaient le cœur de mon réseau électrique était entièrement recouvert d’eau et je ne pouvais l’ouvrir sans risquer de les endommager. Le disjoncteur qui m’aurait permis de protéger l’ensemble du système se trouvait également à l’intérieur et je ne pouvais donc y accéder.

Je restai assis dans quinze centimètres d’eau de mer glacée qui clapotait autour de moi au gré des mouvements du bateau à la dérive. L’écoutille qui se trouvait à l’avant, vers le banc de nage, était à moitié sous l’eau. La plus

petite, située à l’arrière, était quant à elle complètement submergée. Il n’existait aucune autre issue. Mais tenter de sortir par l’une ou par l’autre causerait inévitablement l’inondation de la cabine. Pire encore, en se remplissant d’eau, la cabine risquait de faire couler le bateau.

D’autre part, la pression de l’eau se précipitant dans la cabine m’empêcherait de m’extraire de celle-ci avant qu’elle ne soit complètement pleine. Je devrais rester à l’intérieur tandis qu’elle se remplirait d’eau de mer glacée. C’était d’autant plus rageant que je savais que si j’étais parvenu à sortir sans noyer la cabine, je parviendrais probablement à redresser le bateau, ce qui me permettrait ensuite d’écoper tranquillement. En revanche, si le Nid était entièrement submergé, je n’aurais plus aucune chance de remettre l’embarcation d’aplomb.

Ma situation était pour le moins précaire. Mais pour ne rien arranger, tandis que je réfléchissais à la meilleure conduite à tenir, le bateau penchait de plus en plus, menaçant de se retourner complètement. Un rééquilibrage devait être en train de s’opérer, quelque-part dans la structure. J’en conclus que l’eau de mer devait s’infiltrer dans certaines sections du navire. Lentement mais inexorablement, mon navire basculait sur lui-même. Et s’il venait à chavirer complètement, il finirait par couler. La question n’était donc plus de savoir s’il s’abîmerait mais quand.

Je me félicitai d’avoir su garder mon calme en dépit du tour pour le moins chaotique qu’avait pris la situation. Malgré la surprise et le choc que j’avais ressentis au moment où le bateau avait chaviré, j’étais parvenu à réagir aussi rapidement et efficacement qu’il était possible en de telles circonstance. J’avais réussi à refermer l’écoutille et j’avais tenté comme je l’avais pu de redresser le bateau. L’adrénaline m’avait donné la présence d’esprit et l’énergie de passer immédiatement à l’action.

En réalité, le fait que je réagisse positivement à la situation était peut-être le seul rayon de soleil dans une journée qui s’annonçait bien sombre…

5

Survie

Une fois que je fus revenu du choc initial que j'avais éprouvé au moment du chavirage et que mon embarcation se fut plus ou moins stabilisée, je ne tardai pas à faire le point sur la situation. Le bateau était sur le flanc, à demi submergé et j'étais coincé dans cette cabine. La seule solution était d'en sortir. Les seuls accès qui s'offraient à moi pour cela étaient les deux écoutilles. Mais si j'en ouvrais une, la cabine s'emplirait rapidement d'eau, faisant se retourner le navire. Avec un peu de chance, les caissons étanches lui permettraient peut-être alors de rester à flot mais ce ne serait pour moi qu'une mince consolation.

J'étais convaincu en tout cas que ma survie était en jeu et que mes chances d'atteindre San Francisco à la rame étaient désormais nulles. Mon seul espoir était de rester vivant le plus longtemps possible en attendant les secours, si tant est qu'ils arrivent un jour.

Curieusement, je n'éprouvais aucune émotion particulière en dressant cette série de constats. Je ne ressentais ni désespoir, ni terreur, ni sentiment de défaite, ni auto-apitoiement ni aucun des sentiments que l'on aurait pu imaginer en de telles circonstances. En réalité, je me sentais presque rasséréné par la nouvelle mission que je venais de me fixer : rester vivant. Survivre.

J'avais un nouveau défi à relever, une nouvelle bataille à mener, et mon être tout entier se préparait à la livrer et à la gagner. De toute évidence, les réflexes que m'avait inculqués ma formation de commando de marine, des années auparavant, étaient toujours intacts. Et si je devais mourir, ce serait en luttant bec et ongles.

Réagissant de façon purement instinctive, j'effectuais une liste mentale

des tâches que je devrais accomplir afin d'assurer mes chances de survie. La panique et le désespoir m'auraient anéanti aussi sûrement que pouvait le faire le Pacifique et je ne pouvais me permettre d'y céder.

Je savais que si je parvenais à rester en vie durant quatre jours, j'avais de grandes chances de voir les secours arriver. Ce devint donc mon nouveau but : survivre pendant quatre jours. A posteriori, je ne sais pas très bien pourquoi c'est ce délai que j'ai choisi. Il s'agissait probablement d'un vague souvenir, quelque chose que j'avais dû entendre au cours d'un stage de survie en mer. Quoi qu'il en soit, à partir de cet instant, chaque action que j'ai entreprise visait cet objectif précis.

Si je parvenais à lancer un message de détresse et que des gens prenaient des risques pour me venir en aide, je me devais de faire en sorte que leurs efforts ne soient pas vains. Et s'ils ne parvenaient pas à rejoindre ma position en l'espace de quatre jours, je trouverais bien un moyen de survivre plus longtemps.

La première chose à faire, donc, était d'envoyer cet appel. Ayant perdu mon téléphone satellitaire au cours du voyage, il ne me restait plus qu'un moyen de communication longue-portée. C'était une balise radiophare maritime de position d'urgence (EPIRB) qui fonctionnait à piles et était détectable par satellite. Elle indiquerait ma position et le fait que je me trouvais en situation de détresse.

Fort heureusement, cette EPIRB se trouvait dans la cabine avec moi. Elle était à l'intérieur d'un sac que j'avais préparé spécialement pour les situations d'urgence. Je le pris, en sortis la balise, déployai l'antenne, ouvris le boîtier et fit basculer l'interrupteur sur la position « Mayday », ce qui l'activa aussitôt. Une série de lumières de différentes couleurs commença à clignoter en rythme et la balise fit entendre quelques bips rassurants. Enfin, une lumière stroboscopique se mit à pulser sur le dessus de l'appareil, évoquant le rythme des battements d'un cœur.

Le bon côté de la chose, c'était que tout semblait fonctionner correctement. Le mauvais côté, c'est que je n'avais strictement aucun moyen de m'assurer que tel était bien le cas. En dépit du spectacle de son et lumière que venait de m'offrir le petit appareil jaune fluo, j'ignorais si un

signal était bien émis et s'il se trouvait quelqu'un quelque-part pour le capter. J'éprouvais même une pointe d'angoisse à l'idée qu'il ne pouvait peut-être pas traverser les parois de ma cabine. Mais je n'avais pas vraiment d'autre choix que de me fier à ce petit bijou technologique et d'espérer.

Une fois que j'eus allumé la balise, je me parlai à haute voix, comme je le faisais très régulièrement depuis que j'avais quitté la compagnie des autres hommes, quatre mois auparavant.

— Est-ce que je vais mourir aujourd'hui ?

La réponse fut immédiate et dénuée de toute équivoque :

— Non, pas aujourd'hui. Je ne mourrai pas aujourd'hui.

Le simple fait d'entendre une voix, fût-ce la mienne, me déclarer cela avec calme et aplomb suffit à me remonter le moral. Je me convainquis que tout se passerait bien, que je n'étais pas encore fini. Et empli de cette nouvelle assurance, je commençai à m'activer pour faire de cette assertion une réalité.

Après tout, si ma situation n'était pas idéale, elle aurait pu être bien pire. Tout d'abord, je disposais de l'EPIRB et du reste de mon équipement de secours. Le sac étanche contenait en effet, outre la balise, une radio VHF, des fusées de détresse, de la nourriture, de l'eau et une trousse de premier soin. J'avais aussi un radeau de sauvetage gonflable. C'était le genre de modèle que l'on trouve à bord des avions, en cas d'amerrissage d'urgence mais il était conçu uniquement pour une personne.

J'avais longuement soupesé les avantages et les inconvénients de ce type de radeau, comparé aux modèles plus classiques pour quatre personnes. Et j'avais fini par opter pour cette solution, en dépit de certains défauts. Les radeaux monoplaces étaient moins encombrants, plus faciles à stocker et à déployer. En revanche, ils étaient moins résistants et je ne savais pas combien de temps le mien pourrait me protéger efficacement des conditions parfois difficiles qui règnent dans le Pacifique Nord.

En plus de l'EPIRB, de mon sac de secours et de mon radeau, je disposais aussi d'une combinaison qui était elle aussi rangée dans la cabine. Après la balise, c'était probablement le matériel de survie le plus important qui se trouvait à bord. Je commençai par enfiler plusieurs couches de vêtements

secs, ce qui, étant donné l'étroitesse, l'inclinaison et l'humidité de ma prison n'eut rien d'évident. Puis je me tortillai pour mettre la combinaison de survie.

Il s'agissait d'une combinaison assez semblable à celle que portent les plongeurs. Elle était de couleur jaune et munie de bandes réfléchissantes ainsi que d'une cagoule et de mitaines et de chaussettes de caoutchouc noir. Lorsque l'on relevait complètement la fermeture éclair qui se trouvait sur l'avant, la combinaison était presque totalement étanche. Doublée par les couches de vêtements qui se trouvaient au-dessous, elle me permettrait potentiellement d'allonger ma durée de vie dans les eaux glacées du Pacifique Nord de quelques minutes à quelques jours.

Après avoir péniblement revêtu cette combinaison, j'enfilai un gilet de sauvetage que je me gardai de gonfler pour le moment afin d'éviter qu'il ne gêne mes mouvements au moment de me glisser dehors. C'est le conseil avisé que donnent toutes les hôtesses aux passagers des avions qui négligent généralement d'y prêter attention. Si je gonflais mon gilet à ce stade, je me retrouverais rapidement plaqué contre le haut de la cabine par l'eau qui l'envahirait dès l'instant où j'ouvrirais l'écoutille. Il me serait alors impossible de nager vers l'extérieur.

Ayant accompli tout ceci, je me pris à songer que j'étais à présent dans les circonstances les plus propices possibles, étant donné les circonstances. J'avais maximisé mes chances de survivre pendant les quatre prochains jours. Et j'étais persuadé que si j'y parvenais, je serais secouru. Il ne me restait donc plus désormais qu'à répondre à une question cruciale : devais-je rester dans la cabine aussi longtemps que possible ou, au contraire, tenter d'en sortir ?

En dépit de la position inconfortable et précaire du bateau à demi-retourné, je me sentais en sécurité à l'intérieur. Ici, j'étais à l'abri des éléments. L'eau ne pénétrait plus dans la cabine. Malheureusement, il était évident que le navire finirait tôt ou tard par basculer complètement. De plus, j'étais toujours inquiet à l'idée que le signal de l'EPIRB puisse être atténué par les parois. J'étais convaincu que si la balise se trouvait à l'extérieur, il serait beaucoup plus clair.

Sur le pont, je disposerais également de deux balises supplémentaires équipées de batteries autonomes. Il s'agissait de balises Argos qui étaient un peu plus massives que mon EPIRB. De plus, elles étaient coordonnées avec le système de repérage de fabrication française qui indiquait régulièrement ma position à quelques heures d'intervalle. Ainsi, malgré la perte de mon téléphone satellitaire au douzième jour du voyage, ma famille et mon équipe en Angleterre étaient régulièrement tenues au courant de ma progression. En cet instant même, bien qu'ils ignorent la situation délicate dans laquelle j'étais, ils savaient au moins où je me trouvais.

L'une des balises Argos était éteinte. Je comptais l'utiliser ultérieurement, lorsque la batterie de la première serait vide. Une troisième avait déjà épuisé toute l'énergie disponible et se trouvait dans le placard avant du bateau. Fort heureusement, les deux balises encore disponibles étaient capables d'envoyer des SOS.

Si je sortais de la cabine, que j'activais mes deux balises Argos et que j'utilisais leur fonction d'alerte, je disposerais de trois signaux au lieu d'un seul. Je serais alors certain que l'un d'eux au moins finirait par être reçu. Et c'était un argument particulièrement convaincant en faveur d'une sortie de la cabine.

J'avais chaviré juste après avoir pris mon petit-déjeuner, peu de temps après le lever du soleil. Tandis que l'heure à laquelle je déjeunais d'ordinaire se rapprochait, le bateau continuait à pencher, se rapprochant de plus en plus du retournement complet. Et je commençais à craindre que celui-ci ne se produise durant la nuit, me forçant à quitter la cabine dans l'obscurité la plus totale.

Finalement, j'arrêtai une décision. Je resterais à l'intérieur jusqu'à la fin de l'après-midi. Et lorsque la lumière commencerait à décliner, je tenterais une sortie de façon à me retrouver dehors avant que la nuit ne tombe. Cela me permettrait non seulement de choisir le moment de mon évacuation mais aussi de disposer du temps nécessaire pour déployer mon radeau et m'y installer tranquillement. Mais les choses ne se passèrent pas tout à fait de cette façon…

Comme je l'ai déjà mentionné, l'une des raisons principales pour

lesquelles j'étais retourné dans le Pacifique Nord était que je voulais filmer mon expédition et ramener un témoignage visuel de mon expédition. Lors de ma première tentative, l'année précédente, la découverte de cet océan avait été pour moi une révélation. C'est un endroit immense, superbe, dramatique et plein de vie. On y trouve par exemple toutes sortes de baleines. Mais c'est aussi un lieu terriblement hostile à l'homme, où règne une impression de menace sourde et permanente.

Je voulais capter ces impressions paradoxales. Je voulais réaliser un documentaire unique et définitif sur le Pacifique Nord vu de très près, à hauteur d'un bateau à rames. Ramener ce film était pour moi la partie la plus importante de ce voyage. À vrai dire, bien que cela puisse paraître absurde, c'était même devenu plus important encore pour moi que d'effectuer la traversée proprement dite. Car à mes yeux, ce parcours n'était que le prix à payer pour pouvoir raconter cette histoire.

Avant mon départ, je m'étais donc inscrit à l'école de cinéma de Brighton, afin de développer mes connaissances en matière de réalisation. Franz von Hasburg, le propriétaire de l'école, et Maurice Stevens, l'un de mes professeurs, auraient été satisfaits d'apprendre qu'au cours des cent-neuf jours de mer que je venais d'effectuer, j'avais filmé quotidiennement, enregistrant tout ce qui me semblait intéressant ou pertinent. À vrai dire, la perte de mon téléphone satellitaire au début du voyage avait même accentué le besoin que j'avais de documenter mon aventure.

J'avais même inventé une technique amusante, le « rasage vidéo ». C'était bien avant que les selfies ne deviennent à la mode. Je me rasais en me servant de l'écran de mon caméscope comme d'un miroir. Pendant que j'effectuais ce brin de toilette hebdomadaire, j'en profitais pour résumer ce qui m'était arrivé d'important lors de la semaine.

Filmer était rapidement devenu l'une des activités les plus agréables de mon existence à bord. Et je filmais tout : les moments les plus ordinaires de ma vie de tous les jours comme les instants les plus intenses, lorsque le mauvais temps transformait soudain cette routine en lutte pour la survie, ou lorsque j'étais brusquement submergé par un flot d'émotions incontrôlables.

Mais ce que je préférais filmer par-dessus tout, c'était mes rencontres avec

la faune du Pacifique. Les baleines, et plus particulièrement les orques, étaient devenues pour moi de véritables compagnons de voyage. La rencontre rapprochée avec ces animaux splendides constituait l'un des aspects les plus excitants de mon aventure. J'avais ainsi déjà eu la chance d'apercevoir des globicéphales, des rorquals boréaux, des rorquals communs et des grands cachalots. Un matin, j'avais même ramé aux côtés d'une énorme baleine bleue. Bien sûr, j'avais pris soin d'immortaliser chacune de ces rencontres.

Curieusement, bien qu'ils soient bien moins impressionnants et photogéniques que ces mammifères marins, les oiseaux étaient également très importants pour moi. Lorsque l'on s'éloigne de plus de quelques centaines de kilomètres des côtes, on perd tous les oiseaux que nous avons l'habitude de considérer comme « marins ». En réalité, il s'agit surtout d'oiseaux côtiers. Les seuls oiseaux que l'on trouve vraiment loin au large sont les albatros et les pétrels-tempête.

Les albatros sont des oiseaux immenses et gracieux – du moins, tant qu'ils sont dans les airs. Ils ont malheureusement tendance à perdre toute dignité lorsqu'ils se posent ou qu'ils décollent. Les pétrels-tempête, par comparaison, sont minuscules – à peine plus gros que nos moineaux. Et pourtant, ces courageuses petites créatures m'ont accompagné tout au long de ma traversée du Pacifique. Je les voyais le plus souvent voler à tire-d'aile mais j'en trouvais parfois sur le pont du bateau, notamment après de violents orages. Elles s'y arrêtaient pour se reposer et reprendre des forces. J'étais très attaché à eux et, à un certain moment, j'en avais six qui nichaient en différents endroits du navire.

J'en abritais si régulièrement que je finis par développer une procédure de lancement pour les aider à prendre leur envol, une fois qu'ils étaient prêts à repartir. Je ne voulais pas qu'ils se blessent en heurtant mon banc de nage pendant que j'étais en train de ramer. Dès qu'ils étaient assez rétablis pour déambuler sur le pont, je les ramassais donc et les plaçai sur le seau renversé qui se trouvait à l'avant du pont (celui qui me servait de toilettes).

À chaque fois, ils demeuraient quelques instants immobiles, étendant leurs ailes pour faire sécher leurs plumes. Puis, brusquement, ils prenaient leur

envol. J’aimais tellement ces moments qu’une fois, avant de placer le petit oiseau sur le seau, je pris le temps de le filmer. Malheureusement, le bateau fit alors une violente embardée et l’oiseau m’échappa des mains, passa par-dessus bord et se retrouva à la mer.

J’étais horrifié. Jamais encore, je n’avais vu ces oiseaux sur l’eau. J’étais donc convaincu qu’il allait se noyer. Je me précipitai et, m’agrippant au bastingage, je me penchai par-dessus bord pour le repêcher. Il se percha sur le rebord du bateau, secoua la tête comme pour se remettre les idées en place, puis esquissa quelques pas en arrière, d’une démarche qui me fit irrésistiblement penser au *moonwalk* de Michael Jackson. Il retomba alors à la mer.

Je passai près de quarante minutes à tenter de sauver ce petit oiseau qui remuait désespérément des ailes pour tenter de s’arracher aux eaux du Pacifique. Finalement, à mon grand soulagement, il parvint à s’envoler de lui-même. Cette scène montre bien l’attachement que m’inspiraient mes petits compagnons de route et l’importance qu’ils revêtaient pour moi au cours de ce voyage en solitaire. Leur présence m’offrait aussi l’occasion de tourner quelques scènes remarquables.

Lors de mon chavirage, en dépit de ma situation précaire, mon rapport au documentaire ne se trouva pas altéré. Dès que j’eus paré au plus urgent et assuré les conditions de ma survie, je me demandai comment chroniquer ce qui venait de se produire. Et mon premier réflexe fut de chercher la caméra.

Rétrospectivement, il me semble que cet instrument était devenu partie intégrante de ma vie à bord. Filmer faisait partie de ma routine : c’était devenu pour moi une façon naturelle de réagir aux événements. Mais alors que je racontais devant la caméra ce qui s’était passé et ce que j’avais fait au cours des dernières minutes, je pense que cet acte prit soudain une signification différente.

D’une part, ce témoignage pourrait constituer une source d’information inestimable au cas où les secours retrouveraient la caméra avant moi. Ce pourrait être le cas si, pour une raison quelconque, j’étais forcé de m’éloigner du bateau. Les secouristes disposeraient d’informations précieuses. Ils sauraient par exemple que je portais une combinaison, que

j’avais enfilé des vêtements chauds, que je possédais un radeau et que j’avais eu le temps de prendre mon matériel de survie et que j’étais en parfaite santé et très motivé. Le cas échéant, cela leur donnerait une raison d’étendre au maximum le temps de recherche.

Je fis donc un rapport aussi complet, aussi détaillé et aussi efficace que possible. Dans la plus pure tradition militaire, je présentai la situation et les mesures que j’avais prises pour garantir ma survie. J’expliquai la décision que j’avais prise de quitter la cabine avant la nuit et mes motivations pour ce faire. Je pris également soin d’indiquer l’état d’esprit dans lequel je me trouvais, en précisant ce qui était devenu mon mantra : je ne mourrais pas ce jour-là.

Bien que je sois fondamentalement convaincu de ce dernier point, une pensée me vint alors. La perspective d’ouvrir l’écoutille et de laisser entrer les eaux glacées du Pacifique me faisait prendre conscience du fait que je ne pouvais anticiper totalement ce qui se passerait ensuite. En dépit de ma volonté et de mon optimisme, il existait donc une chance réelle que je n’en réchappe pas.

Dès lors, mon enregistrement prenait une tout autre signification. Qui sait ? C’était peut-être l’ultime communication que je pourrais adresser à ma famille et à ceux que j’aimais. Que pouvais-je bien leur dire, dans ce cas ? Devais-je adopter une attitude triste mais digne ? Leur faire part de mes remords ? Ou au contraire m’exprimer de façon aussi légère et joyeuse que possible ? En fin de compte, je décidai de me montrer parfaitement honnête. N’était-ce pas tout ce qui importait, en un tel moment ?

Ma famille et mes amis étaient précisément les gens qui m’avaient permis d’organiser cette expédition tout comme les deux précédentes. Sans leur confiance, leur soutien constant et leur enthousiasme, Steve et moi n’aurions probablement jamais pu aligner notre bateau sur le départ de la transatlantique. Quant à moi, je n’aurais jamais pu tenter ma chance contre le Pacifique. Il me paraissait soudain très important de le leur dire. Il fallait qu’ils le sachent, surtout si je devais ne jamais rentrer à la maison.

Le soleil commençait à décliner à l’horizon. Je pouvais m’en rendre compte à travers l’écoutille à demi-submergée de ma cabine. Le moment

approchait pour moi de quitter les confins rassurants du Nid pour me risquer à l'extérieur. Tout était en place. J'avais même pris le soin de placer dans un sac étanche les dizaines de minicassettes que j'avais enregistrées depuis mon départ du Japon et je les avais placées à l'intérieur de mon sac de survie.

En tout, je devais avoir quelques soixante-dix heures de rushs. Même si je ne parvenais pas à réaliser l'exploit que j'ambitionnais d'accomplir, je réussirais au moins à réaliser ce film. Durant quatre mois et demi, je m'étais efforcé de cataloguer tout ce qui m'avait semblé intéressant ou significatif. Et si l'on m'avait dit alors qu'il allait me falloir choisir entre la préservation de ce témoignage et ma propre survie, je crois que j'aurais eu bien du mal à prendre une décision.

Après avoir mis mon film à l'abri, je me préparai mentalement au saut dans l'inconnu qui m'attendait désormais. Je plaçai à l'intérieur de ma combinaison deux petites bouteilles d'eau, des barres de céréales et quelques fusées de détresse, au cas où je perdrais mon sac. J'y ajoutai quelques photos que j'aimais et qui étaient accrochées sur la paroi de la cabine. Elles n'avaient d'autre intérêt que de renforcer mon moral mais, pour quelqu'un dans ma situation, le moral était ce qu'il y avait de plus précieux.

La dernière chose que je plaçais à l'abri de ma combinaison fut un petit morceau de bois flotté que m'avait donné en 2001 un homme du nom de Roger Whitehouse, lorsqu'avec mon frère Steve j'avais pris le départ de la Ward Evans, la course transatlantique à la rame. Roger me l'avait donné juste avant le départ de Ténérife, en me disant qu'il ressemblait soit à un oiseau, soit à une baleine, selon la façon dont on le regardait.

Il m'avait dit qu'à ses yeux, ce morceau de bois symbolisait parfaitement la capacité à surmonter l'adversité dont nous avions fait preuve, mon frère et moi, avant le départ. Tandis que je le glissai sous ma combinaison, trois ans plus tard, j'espérai que ce charme opèrerait. Nerveusement, j'effectuai une ultime vérification de mon équipement. Puis, avant d'ouvrir l'écoutille, je sortis ma caméra étanche et enregistrai un dernier message destiné à mes proches.

— Bien, commençai-je en fixant mon propre regard que me renvoyait l'écran du caméscope. Tout est prêt. Je suis sur le point d'ouvrir l'écoutille et de sortir à la nage. Ensuite, je gonflerai le radeau de secours et m'installerai à bord. Le bateau ne va pas tarder à se retourner complètement et je ne veux pas me retrouver coincé à l'intérieur ou être obligé de sortir d'ici de nuit. Je suis convaincu que je vais survivre. Je me trouve dans les conditions idéales pour y parvenir. Mais au cas où quelque chose tournerait mal, je tiens à ce que vous sachiez que je n'ai aucun regret. Si je ne parviens pas à m'en sortir, c'est que mon heure est venue. Si je m'étais trouvé à la maison, j'aurais peut-être été percuté par un bus. Ce voyage a été l'une des expériences les plus incroyables de toute mon existence, dans l'un des lieux les plus extraordinaires du monde. Et sans votre aide, rien de tout cela n'aurait été possible. Merci à vous tous. Je vous aime.

Cet instant précis est celui où je me suis senti le plus lucide de toute ma vie. C'est probablement le moment qui m'a convaincu par la suite de retourner une fois de plus dans le Pacifique Nord.

— Bien… Je vais ouvrir l'écoutille à présent, ai-je conclu. Souhaitez-moi bonne chance. À bientôt.

Au moment où j'éteignis la caméra, une curieuse pensée me vint : si vraiment les choses tournaient mal, il était possible que le dernier visage que j'aurais vu de ma vie fût le mien. J'attachai le caméscope étanche à mon sac, de même que la balise EPIRB. Dans la même main, j'agrippai le radeau de sauvetage. Je pris alors plusieurs longues inspirations, me préparant à ce que j'étais sur le point d'accomplir, puis je plaçai ma main libre sur le levier de l'écoutille.

Enfin, j'appuyai fermement sur la poignée et repoussai le battant. Instantanément, les eaux glacées du Pacifique Nord déferlèrent dans la cabine, me submergeant totalement. Une fois de plus, le monde bascula dans le chaos.

6

De Charybde en Scylla

Alors que les eaux du Pacifique déferlaient dans la cabine de mon petit bateau, celui-ci acheva de basculer sur lui-même. Et comme le Nid se retrouva sous le niveau de la mer, je fus plongé dans une quasi-obscurité. L'eau était glacée et me coupa le souffle. Je m'efforçais de surmonter la désorientation causée par le chavirage tout en tentant de maîtriser le rythme de ma respiration.

Il s'agit d'une réaction naturelle du corps humain : lorsqu'il se retrouve brusquement plongé dans l'eau froide, les poumons cherchent à absorber plus d'air et le souffle se fait plus précipité. C'est d'ailleurs l'une des causes principales de noyade lorsqu'un bateau coule. Les gens qui sautent à l'eau ont le réflexe de prendre une profonde inspiration et absorbent de l'eau.

En tant que professionnel de la marine, j'étais parfaitement conscient de ce risque. Mais il me fut néanmoins extrêmement difficile de maîtriser cette réponse purement physiologique. Ce le fut d'autant plus que, depuis que j'avais ouvert l'écoutille et que l'océan s'était engouffré dans la cabine, une panique presque insurmontable menaçait de me submerger totalement.

Les torrents d'eau glacée qui déferlaient de façon continue avaient transformé la cabine en véritable champ de bataille. Intellectuellement, je savais que le bateau ne coulerait pas à pic : les multiples compartiments étanches qui se trouvaient dans la coque l'empêcheraient de le faire. Mais l'intensité de ce moment menaçait de me faire perdre toute objectivité. Pris de panique, mon cerveau me jouait des tours et je me convainquis que le navire allait s'abîmer au fond de l'océan, près de six kilomètres plus bas. Il me fallait sortir à tout prix – et sans attendre un instant de plus.

Dans ces moments-là, il est extrêmement difficile de faire la part des

choses entre instinct de préservation et panique pure. En ouvrant l'écoutille, je m'étais dit que j'étais peut-être en train de commettre une terrible erreur. Il était pourtant un peu tard pour me faire ce genre de réflexions. Cette seule pensée avait mis à mal la confiance en moi qui ne m'avait pas quitté jusqu'alors. Les doutes aussi vains qu'autodestructeurs qui m'habitaient, menaçaient de laisser place à un sentiment de panique bien plus dévastateur encore.

Si je m'y étais abandonné, je me serais certainement noyé, ce jour-là. Car je n'avais strictement aucun moyen de sortir tant que la cabine ne se serait pas entièrement emplie d'eau et que la pression ne se serait pas stabilisée entre l'intérieur et l'extérieur. Mais alors que la terreur menaçait de me terrasser plus efficacement que n'aurait pu le faire le Pacifique, je fus sauvé une fois de plus par le conditionnement acquis durant ma formation de Royal Marine.

Durant mes années de service, nous nous entraînions en effet régulièrement à évacuer un hélicoptère en train de couler. C'est une technique qui peut s'avérer très utile dans un corps qui se déplace très régulièrement en hélicoptère au-dessus de zones maritimes. Cet exercice se déroule toujours de la même façon : un groupe de marines, généralement constitué de neuf hommes, est placé dans un simulateur d'hélicoptère qui bascule brusquement dans l'eau.

Il faut attendre que l'hélicoptère se soit totalement retourné et qu'il soit complètement submergé. On produit alors des bulles d'air pour déterminer vers où se trouve le haut. Puis on se détache, on ouvre la porte et on remonte vers la surface en suivant le trajet des bulles. Telle est en tout cas la théorie. Cette procédure est conçue pour recréer les conditions d'un crash en mer, pour familiariser les marines avec la sensation de se retrouver coincé sous l'eau et pour leur apprendre les techniques qui leur permettront de se sortir de telles situations.

L'entraînement se déroule d'ordinaire dans une piscine spéciale, équipée de machines créant du vent et des vagues artificiels. C'est le même genre d'équipement qu'utilisent les compagnies pétrolières pour former et entraîner le personnel travaillant sur des plateformes de forage. L'exercice

ultime se déroule généralement dans l'obscurité, dans des conditions de vent et de vagues similaires à celles d'une tempête en mer. Même dans cet environnement contrôlé, en présence de plongeurs secouristes prêts à intervenir, l'exercice est assez stressant. En conditions réelles, il devient tout bonnement terrifiant.

Je me trouvais à présent dans une situation assez comparable à celles auxquelles m'avaient entraîné ces exercices – le crash en moins. Mais pour la première fois, j'étais totalement seul. Je ne pouvais compter ni sur l'aide de plongeurs, ni sur celle de mes camarades. Et si je commettais la moindre erreur, il n'y aurait personne pour me sauver.

En réalité, je n'étais peut-être pas totalement seul. Et il se pouvait que quelque chose m'attende dehors. Mais c'était une pensée que j'étais sciemment parvenu à écarter jusqu'à présent. J'avais suffisamment de problèmes réels sans imaginer en plus des scénarios-catastrophes de ce genre…

Lorsque l'on participe à un exercice de crash en mer, le corps est soumis à une brusque poussée d'adrénaline. Mais au beau milieu du Pacifique, j'ai eu droit à une véritable overdose de cette substance. Elle a le mérite de fournir au corps une forme d'énergie explosive et d'accélérer la vitesse de réaction face aux menaces. Mais elle a aussi une fâcheuse tendance à inhiber le processus de réflexion rationnelle. Lorsqu'elle est présente dans l'organisme en de telles quantités, on ne peut plus se fier qu'aux réflexes acquis par entraînement ou par expérience. Fort heureusement, je ne manquais ni de l'un, ni de l'autre.

Passé le premier moment de panique, mes réactions furent totalement instinctives. Je me plaquai contre la paroi de la cabine et, en dépit des injonctions de mon corps qui me poussait à me précipiter dehors – ce qui aurait été impossible, de toute façon – je demeurai parfaitement immobile tandis que l'océan emplissait le Nid.

En dépit du froid glacial, je parvins à maîtriser ma respiration. Je combattis pied à pied la panique qui me guettait. Je ne cessais de me répéter que ma seule chance de sortir de là était d'attendre que l'eau ait fini de remplir la cabine. J'avais appris des années auparavant que la clef de la

survie, en de telles circonstances, était de demeurer parfaitement calme, d'attendre que le véhicule ait basculé et qu'il soit submergé, puis de nager dans la bonne direction. Et c'est exactement ce que j'ai fait… ou presque…

À ce stade, le bateau s'était presque totalement retourné. Le sol était devenu le plafond et l'eau me poussait vers lui à mesure qu'elle montait dans la cabine. Dans un monde idéal ou dans un film d'action, je n'aurais eu qu'à attendre tranquillement que la dernière poche d'air disparaisse, prendre une ultime inspiration, puis nager en direction de l'écoutille pour sortir.

Malheureusement, je ne me trouvais pas dans un monde idéal. Et si j'étais dans un film, il devait s'agir d'un film d'horreur plus que d'un film d'action. Car au moment où la dernière poche d'air était en train de disparaître, je succombai totalement à la panique que j'étais jusqu'alors parvenu à tenir à distance. Sans attendre, je pris une profonde inspiration et me propulsai en direction de l'écoutille alors que l'eau continuait d'affluer.

Bien que le flot ait diminué d'intensité, je devais donc nager à contre-courant. Qui plus est, le bateau retourné en proie à la houle était violemment secoué. L'écoutille donnait donc l'impression de se déplacer. Et je me trouvais toujours dans une semi-obscurité qui ne facilitait pas les choses.

Je finis malgré tout par atteindre mon objectif et agrippai le rebord de l'écoutille de ma main libre pour me hisser à l'extérieur. Mais comme j'étais en train de franchir l'ouverture, le sac que je tenais dans mon autre main s'accrocha à quelque chose qui se trouvait à l'intérieur. Le corps à demi-engagé, je ne pouvais voir ce qui le retenait. Je tirai à plusieurs reprises mais sans résultat.

Comme l'air commençait à me manquer, je me résignai à lâcher le sac, ne gardant que le radeau de sauvetage, et émergeai complètement au niveau du pont central où, par chance, une poche d'air me permit de reprendre mon souffle. J'avais parfaitement conscience du fait que la quasi-totalité de mon équipement de survie se trouvait dans le sac – sans parler de mon caméscope et des précieuses cassettes contenant l'ensemble de mes rushs.

Au-dessus de moi, le bateau était parcouru de secousses de plus en plus

violentes et je n’eus guère le temps de tergiverser. Je compris rapidement que je ne pouvais prendre le risque de retourner dans la cabine. En m’attardant sous le bateau, je risquais d’être blessé. De plus, tant qu’il se trouvait dans le Nid, le sac ne risquait rien : je pourrais toujours revenir le chercher ultérieurement, lorsque le navire se serait stabilisé.

Le plus important, pour le moment, était de m’éloigner suffisamment pour déployer le radeau de sauvetage. Je pris donc une nouvelle inspiration, plongeai et nageai pour m’écarter avant de refaire surface. J’émergeai quelques secondes plus tard auprès de mon bateau retourné, le souffle court et le cœur battant à tout rompre mais libéré de ce qui aurait très bien pu devenir mon tombeau.

Alors que le ciel s’obscurcissait à vue d’œil, je me rapprochai du bateau et m’accrochai au bout qui courait le long du bastingage, le temps de faire le point sur ma situation. Les vagues battaient contre la coque et je pris alors conscience du fait que je me trouvais au beau milieu du Pacifique Nord, alors que la nuit était sur le point de tomber. J’étais totalement seul, ne disposant d’aucune protection efficace contre les éléments. L’ampleur de la situation dans laquelle je me trouvais m’apparut alors, me faisant l’effet d’une révélation presque physique.

Curieusement, pourtant, ce constat suffit aussi à dissiper la panique qui m’avait poussé à sortir trop rapidement de la cabine. Une sensation de calme profond s’installa en moi. C’est une expérience étrange que je ne peux comparer qu’à ce qui se produit lors d’un match de boxe, lorsque l’on essuie un coup violent.

Cela m’est arrivé à plusieurs reprises, lorsque je me suis aventuré sur un ring. La première réaction est de frapper en retour – le plus durement possible. Ce n’est pas une décision consciente mais une réponse réflexe. La situation de vie ou de mort à laquelle je venais d’être confronté eut sur moi le même effet : elle raffermit ma volonté de me battre et de surmonter cette épreuve.

Et avant même de comprendre ce que j’étais en train de faire, je m’étais remis à planifier les mesures à prendre pour assurer ma survie. Plus que jamais, j’étais décidé à ne pas mourir ce jour-là !

7

Au sec

Je n’eus pas besoin de réfléchir très longtemps pour comprendre quelle devait être la première de mes priorités : sortir de l’eau le plus rapidement possible. Je venais de passer quatre mois dans le Pacifique Nord et je savais pertinemment que si le froid glacial ne parvenait pas à me tuer, il ne manquait pas de créatures marines prêtes à s’en charger. Ce serait d’autant plus vrai une fois que la nuit serait tombée : j’avais déjà remarqué que l’obscurité était le moment préféré des prédateurs en quête de nourriture.

Je ne pense pas qu’il existe une façon plus rapide et plus radicale pour être propulsé du sommet à la base de la pyramide alimentaire, que de tomber à l’eau au beau milieu de l’océan et de se retrouver à battre piteusement des jambes, en se tenant au bastingage de son bateau retourné.

La partie de mon esprit qui avait été si terrifiée à l’idée de se retrouver coincée dans la cabine d’un navire en train de couler à pic avait à présent un tout nouveau sujet d’inquiétude : la perspective d’être dévoré vivant. Le fait d’avoir grandi dans les années 70, à l’époque où était sorti le film *Les Dents de la mer* n’y était sans doute pas pour rien et je tiens Peter Benchley et Steven Spielberg pour partiellement responsables de ma situation.

Dans ma hâte d’échapper à l’océan et à ses prédateurs, je tirai de toutes mes forces sur le levier de gonflage de mon radeau pneumatique. Instantanément, il commença à se remplir d’air et à se déployer. On aurait dit un papillon émergeant de sa chrysalide, filmé en accéléré. Lorsque le processus prit fin et que le radeau se trouva entièrement déplié face à moi, je compris brusquement pourquoi la valise qui le contenait m’avait semblé si compacte. Je savais qu’il était de taille réduite mais je ne m’étais pas

imaginé que ce fût à ce point. On aurait vraiment dit l'une de ces piscines gonflables pour bébé.

Quelle qu'en fût la taille, c'était tout ce dont je disposais et j'allais bien devoir m'en satisfaire. Ma survie en dépendait. J'attachai l'amarre du radeau à celui qui courait le long du bastingage du Mrs D. Je ne tenais pas en effet à être séparé du bateau malgré l'état dans lequel il se trouvait. Ma balise était effectivement toujours à l'intérieur et elle constituait pour le moment mon unique lien avec le monde extérieur. Sans elle, je ne pourrais jamais signaler ma présence sur cet immense océan.

Lorsque le radeau fut bien attaché, je me préparai à monter dessus. De couleur orange et noir, il ne mesurait pas plus d'un mètre vingt de long et était juste assez large pour qu'un adulte puisse y tenir assis confortablement. Il était constitué de deux boudins remplis d'air placés l'un au-dessus de l'autre. Au milieu de cette coque rudimentaire était disposée une toile étanche qui tenait lieu de plancher. Il n'y avait pas de toit, à proprement parler, mais juste une sorte de couverture que l'on pouvait rabattre pour se protéger un peu de l'assaut des éléments.

Je fis pivoter le radeau de façon à me trouver face à la boucle en tissu qui pendait sous la surface de l'eau. Elle faisait office de marchepied et permettait de se hisser à bord. Plaçant mes deux pieds sur cet arceau, je saisis le bout qui courait au-dessus des boudins gonflables. Des sortes de sacs en tissu situés sous le radeau s'étaient remplis d'eau, faisant contrepoids et l'empêchant de basculer.

Je commençai péniblement à tirer la partie supérieure de mon corps sur le radeau, ce qui se révéla bien plus difficile que je ne l'avais imaginé. L'adrénaline qui était montée en moi commençait à refluer et je savais que, si je ne parvenais pas à monter très vite, je risquais fort de ne pas y parvenir du tout. La peur m'insuffla un brusque accès d'énergie et, au prix d'un ultime effort, j'achevai de me hisser à bord de l'esquif où je m'effondrai, épuisé mais relativement en sécurité.

Malheureusement, mes tentatives répétées pour monter avaient inondé la frêle embarcation et je me retrouvai allongé dans une mare d'eau salée. Avant même d'avoir pu commencer à écoper, une série de décharges

électriques me fit sursauter violemment. C'était presque comme si je venais de mettre mes doigts dans une prise.

Brisé et désorienté, je me persuadai qu'un poisson électrique, peut-être une sorte d'anguille, s'était introduit sur le radeau en même temps que moi. Je commençai à me débattre en tous sens, me démenant comme un dément pour tenter de me débarrasser du supposé intrus. Une fois de plus, la panique qui s'était emparée de mon esprit m'avait fait oublier toute rationalité.

Ce n'est qu'au bout de plusieurs dizaines de secondes que je me rappelai que, juste avant de quitter la cabine, je m'étais emparé d'un dernier appareil qui, s'il n'était pas nécessaire à ma survie, m'avait semblé être utile en de telles circonstances. C'était un système anti-requin mis au point par une compagnie australienne baptisée Shark Shield. Il s'agissait d'un câble noir d'environ un mètre quatre-vingts de long que j'avais attaché à ma cheville.

Il était muni d'une batterie qui émettait par intermittence de violentes décharges. Dans le bassin formé par le radeau, j'en étais devenu l'unique victime. Je m'étais toujours demandé comment fonctionnait cet objet. À présent, je le savais. J'ignore si un tel courant électrique aurait suffi à repousser un requin mais il était en tout cas très désagréable. Je coupai le courant, ce qui mit fin à ce supplice. Finalement, effondré contre la paroi du radeau, je me mis à rire de la panique irrationnelle que j'avais ressentie.

Bien qu'étant momentanément en sécurité, mes problèmes étaient cependant loin d'être résolus. Le radeau était toujours plein d'eau de mer glacée au milieu de laquelle j'étais assis, comme dans une étrange baignoire flottante. Malgré ma combinaison et les couches d'habits que j'avais enfilées au-dessous, je sentais ma température corporelle baisser rapidement. Je commençais déjà à frissonner. C'est la première réaction du corps qui tente de lutter contre l'hypothermie en générant de la chaleur musculaire.

C'était aussi le signe qu'il me fallait agir rapidement pour améliorer la situation. Le radeau était équipé d'un système permettant d'écoper. Il s'agissait d'un trou dans le sol muni d'une sorte d'entonnoir et d'une valve qui évoquait celle des ballons gonflables. J'ouvris la valve et l'eau

commença à se déverser à travers l’entonnoir. Il me suffit de quelques minutes pour en évacuer la plus grande partie. Immédiatement, la sensation de froid commença à s’atténuer et mes frissons se dissipèrent.

J’entrepris ensuite de gonfler à la bouche les panneaux qui se trouvaient sous le sol en toile étanche et assuraient une meilleure isolation thermique ainsi qu’une plus grande rigidité à mon embarcation de fortune. Lentement mais sûrement, mon nouveau refuge prenait forme. Mon corps se réchauffait progressivement et je commençais à me sentir un peu plus en sécurité. Il ne me restait plus qu’à rabattre la couverture pour me protéger contre le vent qui entamait lui aussi ma chaleur corporelle.

Mais avant de pouvoir le faire, il me fallait absolument mettre la main sur les balises Argos qui se trouvaient toujours à bord du Mrs D. Une fois que je les aurais récupérées, je pourrais activer leurs signaux de secours. Fort heureusement, elles se trouvaient sur le pont central, près du banc de nage, à moins d’un mètre de l’endroit où était attaché le radeau. Je halai l’amarre qui me rattachait à mon navire et me penchai pour tâtonner sous le bastingage. Je parvins rapidement à les localiser et à les récupérer sans encombre.

Assis au sec dans mon radeau de sauvetage complètement gonflé, avec deux balises de détresse posées devant moi je me sentis nettement plus sûr de moi. Même si le signal de mon EPIRB ne parvenait pas à franchir la paroi de la cabine, j’étais convaincu que l’un des deux signaux Argos au moins serait repéré. J’allumai donc la balise de secours et enclenchai les deux signaux de SOS.

Des gens ne tarderaient pas à recevoir mon appel. On enverrait de l’aide. Tout ce qu’il me fallait, désormais, c’était rester en vie durant quatre jours. Je rabattis donc sur moi la couverture de mon minuscule radeau et me préparai à cette interminable attente.

8

La cavalerie arrive

Il se trouve que le signal de ma balise EPIRB fut reçu presque immédiatement après que je l'eus activé dans ma cabine. Les premiers à le capter furent les gardes-côtes de Falmouth aux Royaume-Uni, là où la balise était enregistrée. Ils relayèrent aussitôt cette transmission aux sauveteurs qui se trouvaient le plus près de moi. Il s'agissait en l'occurrence des gardes-côtes américains de la station de Kodiak en Alaska.

Quelques douze ans après ces événements, j'ai rencontré complètement par hasard le sous-officier de première classe Patrick Walker des gardes-côtes américains. C'est lui qui était chargé de surveiller l'écran radar ce soir-là et il se rappelait parfaitement l'incident. Il m'a dit qu'il avait reçu l'appel de secours. Le système donnait quelques détails sur l'incident ainsi qu'une localisation aussi précise que possible pour accélérer le temps de réponse. Des informations plus complètes devaient suivre.

D'après Patrick Walker, le système d'alerte avait indiqué initialement : « Bateau à rames en détresse à six cent milles nautiques au sud de votre position ». Sur le moment, il avait pensé qu'il devait s'agir d'une plaisanterie. Comment un bateau à rames aurait-il bien pu se trouver là, au beau milieu de l'océan Pacifique ?

— L'alerte a été confirmée, cependant, m'a-t-il dit, des années plus tard. Nous avons donc pris des sandwichs et un thermos de café avant de sauter dans l'avion. Nous avons décollé et sommes partis en direction du sud. De nouvelles informations nous parvenaient mais l'histoire demeurait la même : un bateau à rames au milieu de l'océan Pacifique… En entendant cela, notre pilote, le Colonel Berverly Carter, dont s'était le dernier vol avant de partir en congé maternité s'est exclamé en riant quelque chose

comme : « Je suis vraiment obligée de me lever au beau milieu de la nuit parce qu'un type a décidé d'aller se balader en barque au milieu de l'océan ? ». En réalité, nous étions toujours sceptiques. Nous pensions qu'il devait s'agir plutôt d'un voilier ou d'un bateau de pêche qui avait des problèmes. Et que quelqu'un, quelque part avait mal interprété les informations transmises par ce navire en détresse. Nous étions cependant convaincus que le problème était bien réel puisqu'une balise EPIRB s'était mise en marche. Alors, nous volions vers vous en nous demandons ce que nous allions découvrir…

Pendant ce temps, totalement ignorant des mesures prises à travers le monde entier pour assurer mon sauvetage, je demeurais assis dans mon radeau et attendais anxieusement. La nuit était complètement tombée. Le vent était relativement faible, ce qui était une bénédiction. Mais l'obscurité était presque totale. Il faisait si noir, en fait, que je pouvais à peine apercevoir la coque du bateau auquel j'ai toujours amarré.

Dans mon frêle esquif, je me mis à penser aux requins. Pas plus tard que la nuit précédente, l'un de ces animaux était venu se frotter contre mon bateau alors que j'étais en train de préparer mon dîner. Apparemment, il s'agit d'une attitude assez courante : ils tentent de cette façon de se débarrasser des parasites qui se trouvent sur leur peau. Mais normale ou pas, cette rencontre rapprochée m'avait tout de même rendu nerveux.

Or je ne me trouvais plus en sécurité sur le pont de mon bateau à rames. Tout ce qui me séparerait d'un requin, à présent, ce serait une toile étanche et deux boudins gonflables. Et c'était une bien piètre protection contre les terribles mâchoires de ces squales.

L'angoisse que j'avais éprouvée au moment de fuir la cabine me semblait bien dérisoire, comparée à celle que m'inspirait l'éventualité d'une telle attaque, tout particulièrement de nuit. Je dus donc livrer une véritable bataille contre moi-même pour dominer cette terreur et la repousser au plus profond de mon esprit. Mais je n'avais pas d'autre choix.

Au cours de la nuit, le vent se leva. Mon bateau et le radeau de sauvetage se mirent à tanguer de plus en plus violemment, entrant régulièrement en collision. Puis, soudain, quelque chose vint heurter le fond du radeau. Des

coups répétés se firent sentir, ce qui ne manqua pas d'alimenter la terreur sourde qui m'habitait. Je m'emparai de l'une des balises Argos et frappai ce que je croyais bel et bien être un requin. En vain.

Je fus alors tenté de quitter le radeau pour me hisser sur la coque de mon bateau. Cela me permettrait non seulement de m'éloigner du requin mais aussi de placer entre lui et moi une barrière infranchissable. Mais avant que j'aie pu mettre cette idée en pratique, je me rendis compte avec un soulagement indicible que ce que j'avais pris pour un animal était en réalité l'une de mes rames qui s'était détachée sous l'eau et venait battre contre le fond du radeau au gré des vagues.

J'aurais peut-être trouvé la force d'en rire si je ne m'étais pas senti aussi horrifié quelques instants seulement auparavant. Tout ce que je pus me dire, en cet instant, c'était qu'il me fallait absolument conserver mon calme. Car si je réagissais de cette façon face à une simple rame, que se passerait-il au cas où je me trouverais effectivement confronté à un requin ?

9

Si loin, si proche

Quatre jours. Tâche de survivre pendant quatre jours et quelqu'un viendra te tirer de là. Voilà ce que je me répétais comme un mantra depuis que mon épreuve avait commencé. Mais voilà qu'au beau milieu de la première nuit, j'entendis le ronronnement lointain d'un moteur. Sur le moment, je me dis qu'il devait s'agir d'un navire.

Repoussant la couverture qui me tenait lieu de toit, j'essayai de repérer le bâtiment en question. Je n'apercevais aucune lueur sur la mer mais le son me parvenait de façon toujours plus nette. Puis, brusquement, j'aperçus l'avion qui volait dans ma direction. Il volait très bas, à peu près à la hauteur d'un arbre. Et il venait droit sur moi.

J'avais du mal à croire que quelqu'un puisse être là en moins d'une journée. Une chose était sûre : cela signifiait que ma balise EPIRB avait fonctionné. Je dégrafai le haut de ma combinaison pour sortir les fusées de détresse que j'y avais glissées avant de quitter la cabine. Mon moral remontait en flèche et je me sentais empli d'une énergie nouvelle. Je ne m'étais donc pas trompé : je ne mourrais pas ce jour-là !

Je tirai l'une des fusées pour faire savoir à l'équipage de l'avion que j'étais bien vivant et que je me trouvais toujours à proximité du bateau. Puis, tandis que l'avion effectuait des cercles autour du site du naufrage, j'allumai une seconde fusée éclairante que je gardai à la main pour indiquer ma position exacte. Je pris soin néanmoins de remettre la dernière fusée dans ma combinaison. J'en aurais besoin pour signaler ma présence au bateau que les gens de cet avion ne manqueraient probablement pas de dépêcher sur les lieux.

L'appareil continua à tourner. Il volait à présent si bas que je n'avais

aucune peine à distinguer le symbole rouge et blanc des gardes-côtes qui figurait sur le fuselage et que ma fusée suffisait à éclairer. Je reconnus également le modèle de l'avion : il s'agissait d'un C-130 Hercules. C'était l'un des avions les plus couramment utilisés par les forces armées britanniques et américaines. Et durant les années que j'avais passées chez les marines, j'en avais emprunté un certain nombre.

Jamais je ne m'étais senti aussi heureux de voir l'un de ces appareils. Je m'aperçus alors que l'arrière était ouvert, laissant apparaître les silhouettes de plusieurs gardes-côtes qui se tenaient sur la rampe et devaient m'observer, eux aussi. J'étais fou de joie et éperdu de soulagement.

J'appris plus tard par Patrick que si j'avais rapidement aperçu l'avion, l'équipage avait eu plus de mal à me localiser.

— Lorsque nous nous sommes approchés de l'endroit qu'on nous avait signalé, nous sommes descendus au ras de l'eau, m'a-t-il expliqué douze ans plus tard. Les hommes qui se trouvaient à l'arrière ont mis des lunettes de vision nocturne. Quant à moi, je me suis servi un café et j'ai réglé mon radar pour tenir compte des conditions de la mer. En fait, il s'agissait surtout des conditions que nous supposions être les bonnes parce que l'on n'y voyait strictement rien. Il faisait nuit noire. Nous avons fait quelques allers-retours et j'ai fini par déceler une très légère trace sur le radar. Cela n'a rien de surprenant : détecter un bateau aussi léger que le Mrs D. est très difficile, même par beau temps. Comme je n'étais pas absolument certain d'avoir trouvé quelque chose, nous sommes descendus encore un peu plus. Ce n'est qu'alors que les hommes à l'arrière vous ont aperçu. La lumière que vous teniez à la main était si faible que même avec les lunettes de vision nocturne, on avait du mal à la distinguer.

Poursuivant les cercles qu'il décrivait au-dessus de moi, l'avion avait largué une série de fusées éclairantes très puissantes qui transformèrent brusquement les ténèbres en une étrange pénombre faite de lueurs vacillantes et d'épaisse fumée. Le moment avait quelque chose d'assez surréaliste. On aurait dit que l'océan était un vaste décor de film qui débordait soudain d'activité. Et le soulagement que j'éprouvais se doublait

d’une pointe de culpabilité à l’idée que j’étais responsable de tout ce tohu-bohu.

Au milieu de ce paysage étrange, j’ai vu descendre vers moi un objet imposant. J’ignorais ce dont il pouvait bien s’agir mais cela finit par se poser sur l’eau. Comme cela se rapprochait de moi, je compris soudain qu’il s’agissait d’un radeau de sauvetage. Un très grand radeau, même. Il avait dû être largué du haut de l’avion mais il progressait dans ma direction de façon si précise que je me suis demandé s’il n’était pas télécommandé.

Le radeau avait en effet été largué dans la pénombre à quelques centaines de mètres de moi. Mais il couvrit très rapidement cette distance et vint heurter le Mrs D. à moins de cinq mètres de l’endroit où je me trouvais. Je savais que ce radeau m’offrirait une bien meilleure protection que celui que j’occupais. Il contenait sûrement aussi une radio et probablement un transpondeur qui lui permettrait d’être repéré plus facilement par les radars.

Mais pour atteindre cette nouvelle embarcation, il aurait fallu que je saute à l’eau, que je nage vers elle dans l’obscurité et que je me hisse à bord. Si je n’y parvenais pas, je me retrouverais dans une situation bien plus précaire encore que je ne l’étais actuellement. À contrecœur, je décidai donc de renoncer à ce cadeau inespéré et de rester où j’étais plutôt que de courir un risque que je jugeais superflu.

Après avoir heurté la proue du Mrs D., le grand radeau demeura immobile quelques instants, comme pour me mettre au défi de le rejoindre. Puis, lentement, il commença à dériver au loin et je le contemplai en me demandant si je ne venais pas de commettre une terrible erreur.

Des années plus tard, Patrick, l’opérateur radar, m’a assuré que la précision avec laquelle le radeau de sauvetage s’était dirigé vers moi ne tenait qu’à l’habileté et à l’expérience du pilote et des gardes-côtes qui se trouvaient à bord de l’avion. Il n’y avait aucune télécommande permettant de le manœuvrer à distance. Mais leurs équipes s’entraînaient régulièrement à de telles missions. Elles étaient capables de tenir compte de la force et de la direction du vent, du courant et de la houle pour larguer ces radeaux avec cette précision sidérante.

Après l’excitation qu’avaient éveillée en moi l’apparition de l’avion,

l’envoi des fusées éclairantes et le largage du radeau, le calme revint progressivement. L’appareil reprit de l’altitude et continua à tourner autour de moi. Je savais à présent qu’un navire devait être en route pour me repêcher. Mieux, il se trouvait probablement à quelques heures de moi et non à quelques jours comme je l’avais pensé initialement.

Évidemment, je n’étais pas tiré d’affaire pour autant. Les secours étaient peut-être en route mais pour le moment, je demeurais livré à moi-même. L’avion n’avait aucun moyen de me venir en aide. Je devais donc rester concentrer sur l’impératif de survie que je m’étais fixé. Je n’étais qu’un homme seul dans un radeau minuscule au beau milieu de l’océan, en pleine nuit.

Mais j’étais plus déterminé que jamais à me montrer digne des efforts déployés par tous ces gens qui m’étaient si rapidement venus en aide. J’étais résolu à survivre coûte que coûte. Et je ne me doutais pas que cette tâche serait bien plus difficile que je ne l’imaginais alors…

10

Navire en vue !

Après le passage providentiel de l’avion des gardes-côtes, j’eus tout le temps de réfléchir pendant que j’attendais l’arrivée d’un bateau de secours. À aucun moment durant l’épreuve que je venais de traverser, je n’avais regretté de m’être lancé dans cette aventure. Pas une seule fois, je n’en étais venu à penser que cette tentative de traverser le Pacifique Nord à la rame puisse être une erreur.

Je n’avais pas non plus essayé de marchander avec Dieu comme j’aurais pu le faire, lui promettant que s’il me venait en aide, jamais plus je ne prendrais un tel risque. En fait, c’était tout le contraire : j’étais déjà en train de me demander quand et comment j’allais bien pouvoir retenter ma chance et parvenir jusqu’à la ligne d’arrivée. À mes yeux, ce nouvel échec n’était qu’un obstacle de plus que j’allais devoir surmonter pour parvenir à accomplir ce véritable exploit.

En cet instant, l’émotion qui dominait peut-être toutes les autres en moi, c’était la colère. Et elle était tournée principalement contre le Pacifique Nord. Dès l’instant où j’avais mis le pied sur mon bateau, je m’étais mis à considérer cette portion de l’océan comme un adversaire personnel que je devais vaincre à tout prix. Pour moi, cet ennemi avait une personnalité qui lui était propre. Il était souvent hargneux, entêté et méprisant. Il prenait un malin plaisir à retarder ma progression à sa surface. Et cette dernière attaque de sa part n’était qu’un nouvel artifice dans la bataille qu’il livrait pour m’empêcher d’atteindre le Golden Gate Bridge.

Je me rappelle avoir dit à voix haute :

— Il faudra faire mieux pour m’arrêter.

Je m’abstins néanmoins d’ajouter ce qui était implicite : *Il te faudra me*

tuer pour cela. Peut-être n'avais-je pas envie de tenter le destin…

Je n'ai pourtant jamais fait preuve de superstition. Bien que j'aie beaucoup parlé tout seul au cours des quatre mois et demi que j'ai passés en mer, et qu'il me soit même arrivé de haranguer le Pacifique, je n'ai jamais parlé à Dieu. Je me souviens qu'avant de quitter la cabine, je me suis dit que, quoi qu'il puisse arriver, je ne supplierais pas la providence de m'accorder un sursis. Je ne voulais pas être l'une de ces personnes qui se raccrochent à la religion seulement parce qu'elles ne sont pas assez fortes pour assumer leurs propres responsabilités. Je me suis dit que si je n'avais pas demandé l'aide de Dieu jusque-là, je n'avais aucune raison de commencer.

Au cours de mon long voyage, j'ai traversé des passes difficiles. Je me suis parfois senti frustré, désespéré, parfois terrifié. Il m'est même arrivé de m'apitoyer sur mon propre sort. Mais pas une seule fois je ne me suis senti seul. Ce n'était pas parce que j'avais l'impression que Dieu veillait sur moi, mais parce que je me sentais soutenu par l'affection de ma famille et de mes proches. Ce sont eux, et tout particulièrement mes parents, qui m'ont donné la confiance et l'assurance dont j'avais besoin pour entreprendre cette traversée périlleuse. Et je n'avais pas envie d'attribuer ce mérite à une divinité sans visage simplement parce que tout ne se passait pas exactement comme je l'avais prévu.

Si Dieu m'avait créé, je me disais qu'il avait dû être assez sage pour me donner les ressources dont j'aurais besoin pour franchir le Pacifique à la rame si telle était ma destinée. Je n'avais rien d'autre à lui demander. Et la question de son existence ou de son inexistence n'altérait en rien la situation dans laquelle je me trouvais et les choix qui seraient les miens. D'une façon ou d'une autre, je devais trouver en moi la force et la volonté pour survivre. Et si quelqu'un tenait mon destin entre ses mains, c'était moi et personne d'autre. S'en remettre à un miracle aurait été totalement absurde et c'était une option que je refusais de considérer.

Lorsque le bateau arriva enfin, j'avais totalement perdu la notion du temps. Il faisait toujours nuit et il devait certainement être plus que minuit. Mais ma montre se trouvait sous ma combinaison de survie et je ne pouvais y accéder. J'estimai au jugé qu'il devait être deux ou trois heures du matin

lorsque j’aperçus les feux de position du navire. Son arrivée n’avait rien d’aussi dramatique qu’une proverbiale charge de cavalerie mais je l’accueillis avec autant d’enthousiasme et de soulagement.

Les fusées qu’avaient larguées les gardes-côtes s’étaient éteintes depuis longtemps et j’étais de nouveau plongé dans l’obscurité la plus totale. Mais pour la première fois depuis que j’avais entamé ce voyage, la vue d’un navire marchand fonçant droit sur moi, loin de m’emplir de terreur à l’idée d’être déchiqueté, éveillait en moi une joie profonde.

Quatre jours. Tel avait été mon mantra. Rester en vie durant quatre jours pour être sauvé. Et voilà que moins de vingt-quatre heures après mon chavirage, j’étais sur le point d’être secouru. Je me voyais déjà bien en sécurité à bord du navire. Mais je me trompais.

Ce dernier sembla s’arrêter à quelque distance de moi. Je me dis que l’équipage préparait tout ce qui lui serait nécessaire pour me récupérer. En réalité, j’apprendrais plus tard que le capitaine s’interrogeait sur l’opportunité d’attendre le lever du soleil, quelques heures plus tard, pour rendre l’opération de sauvetage plus sûre. La mer était en effet trop agitée pour faire descendre des chaloupes et manœuvrer un si gros navire en pleine nuit pouvait s’avérer risqué.

Il finit par décider de poursuivre sa manœuvre et remit le cap vers moi. J’apercevais clairement ses fanaux, à présent : deux lumières blanches placées l’une au-dessus de l’autre, ainsi qu’une verte et une rouge de chaque côté dont la disposition me confirmait que la proue se trouvait bien orientée vers moi. Puis je commençai à distinguer la silhouette de la superstructure.

J’apprendrais par la suite que le navire était le Hanjin Philadelphia, un immense porte-container qui mesurait plus de trois-cents mètres de long et transportait plus de quatre mille containers. Il était en train de terminer sa troisième circumnavigation du Pacifique lorsque les gardes-côtes avaient alerté le capitaine pour lui signaler mon chavirage. Il avait aussitôt changé de cap.

Je sentis l’odeur caractéristique de ses moteurs au diésel puis j’entendis les cris de l’équipage qui se rassemblait sur le pont qu’illuminaient à présent

les projecteurs braqués sur l'océan. J'étais dans une situation quasiment idéale pour un tel sauvetage. Je disposais de tout l'équipement nécessaire : une lampe qui pulsait de façon continue sur mon gilet de sauvetage, une lampe-torche à la main et un sifflet à la bouche. De plus, mon radeau était recouvert de bandes réfléchissantes.

Mais le navire m'approcha par la gauche, ce qui signifiait que la coque de mon bateau à rames se trouvait entre lui et moi. Je ne m'en rendis pas compte, sur le moment, mais elle était suffisamment haute pour dissimuler partiellement mon radeau à la vue de mes sauveteurs. Et malgré les grands gestes que je faisais avec ma lampe, malgré les hurlements que je poussais de toute la force de mes poumons, le vaisseau me dépassa sans me voir.

Tout n'était pas perdu, cependant. J'avais encore la fusée que j'avais prudemment conservée lors du passage de l'avion. Elle suffirait à illuminer la zone dans laquelle je me trouvais. Malheureusement, alors que j'étais sur le point de l'allumer, le vent se leva brusquement et les vagues soulevèrent l'épave de mon bateau à rames, remplissant d'eau mon petit radeau. Pire encore, à cet instant précis, l'amarre qui me reliait au Mrs D. se rompit brusquement.

Terrifié à l'idée d'être séparé du bateau et plus encore de la balise EPIBR qui se trouvait toujours à l'intérieur, je plongeai en avant et m'agrippai désespérément au bout qui courait le long du bastingage de mon bateau à voile. Je rapprochai mon radeau et me retint de la main gauche tout en sortant ma dernière fusée de détresse. Le Hanjin Philadelphia se trouvait à moins de cent mètres de moi mais il était évident que personne ne m'avait encore repéré. J'activai la fusée… qui fit long feu. Elle n'émit même pas la moindre étincelle.

Abattu, je ne pus que regarder le navire s'éloigner dans la nuit aussi lentement qu'il était apparu, me laissant seul dans mon petit radeau inondé, alors que les vagues se faisaient de plus en plus violentes autour de moi. J'appris par la suite qu'un peu plus loin, le porte-container était parvenu à « sauver » le canot de sauvetage que les gardes-côtes avaient largué à mon intention, un peu plus tôt dans la soirée.

Ayant vu disparaître mes sauveteurs dans les ténèbres, il ne me restait plus

qu’à prendre les mesures qui s’imposaient pour survivre encore un peu plus longtemps. Je commençai par me réamarrer au Mrs D., ce qui me permit de sortir enfin le bras de l’eau glacée. Je ne pouvais prendre le risque de rabattre la couverture qui me servait de toit de peur qu’elle ne m’empêche de voir revenir le navire. En revanche, j’écopai de nouveau pour évacuer l’eau qui s’était infiltrée à bord et commençait déjà à refroidir ma température corporelle. Je savais au moins que ma balise EPIRB fonctionnait. C’était de cette façon que l’on m’avait retrouvé. J’espérais donc que lorsqu’il s’apercevrait qu’il avait dépassé la zone d’où était émis le signal, le navire ferait demi-tour pour revenir me chercher. En dépit de la déception que je venais d’éprouver, je ne doutais pas que le bateau reviendrait. Et pourtant, paradoxalement, pour la première fois depuis que j’avais chaviré, je sentais mon moral faiblir.

Maintenant que mon sauvetage me paraissait imminent, il y avait une partie de moi qui, de façon assez perverse, voulait, sinon abandonner la lutte, du moins s’en remettre totalement à quelqu’un d’autre. C’était un sentiment aussi insidieux que débilitant et je savais parfaitement que je ne pouvais pas me permettre d’y céder.

Je me ressaisis donc, me répétant que ma survie dépendait avant tout de moi. J’en étais le seul et unique responsable et je devais continuer à faire tout ce qui était en mon pouvoir pour simplifier la tâche de mes sauveteurs. Parce que j’avais envoyé cet appel de détresse, des gens s’étaient mis en danger pour moi, ils avaient risqué leurs vies. Et je leur devais de me montrer à la hauteur.

Fort heureusement pour moi, l’avion des gardes-côtes était toujours là. Et finalement, ce fut lui qui réorienta le navire dans ma direction. De mon côté, un peu plus tard dans la nuit, je vis réapparaître les feux de position à l’horizon. À cette vue, un profond soulagement m’envahit. Et cette fois, le bateau passa plus près encore de l’endroit où je me trouvais, à un peu plus de vingt mètres de moi.

Je contemplai avec un mélange de terreur et d’extase l’immense proue qui me dominait. Je pouvais entendre l’équipage crier mais même en passant aussi près, il était évident que les marins, eux, ne me voyaient pas. J’agitai

frénétiquement ma lampe-torche, je hurlai, je soufflai de toutes mes forces dans mon sifflet mais en vain. C'était comme si j'étais totalement invisible.

Finalement, alors que la moitié du navire était déjà passée devant moi et que je me préparais déjà à le voir s'éloigner une seconde fois, un projecteur fut braqué sur moi. Et j'entendis l'un des marins crier :

— Ça y est ! On vous a trouvé !

— Super ! répondis-je.

Mais quelques secondes plus tard, l'homme cria :

— Nous allons trop vite ! Nous allons devoir faire demi-tour et revenir vers vous !

Ce n'était pas exactement ce que j'avais espéré mais au moins, ils m'avaient repéré et maintenaient à présent un projecteur braqué dans ma direction. C'était déjà un progrès. Lentement, le navire me dépassa pour la seconde fois de la soirée, se rapprochant progressivement de mon radeau. Lorsque la proue se présenta, elle ne devait pas être à plus de huit ou dix mètres de moi. Et c'est alors qu'un nouveau désastre se produisit.

Lorsque la proue me dépassa, j'entendis un bruit aussi puissant qu'une explosion et une énorme vague écumante déferla sur moi. Ce véritable mur d'eau percuta le Mrs D. et le précipita sur moi, déchirant le radeau sur lequel je me trouvais et me rejetant à la mer. Tandis que le Hanjin Philadelphia s'éloignait majestueusement, je me retrouvai une fois de plus à lutter pour ma survie, m'accrochant désespérément à l'épave de mon bateau à rames.

J'imagine que le timonier avait dû activer le propulseur d'étrave pour éviter que je ne sois attiré par l'hélice du navire. Mais quelle que soit la cause de cette catastrophe, je me trouvais à présent dans une situation plus inconfortable qu'avant l'intervention des sauveteurs, ce qui était pour le moins paradoxal. J'essayai de remonter sur le radeau mais les boudins qui formaient la coque étaient presque totalement dégonflés et l'air qui restait n'aurait pas suffi à me maintenir en surface. Ma seule option était de trouver refuge sur l'épave. Je nageai donc jusqu'à la coque et me hissai dessus tant bien que mal. Je me glissai jusqu'au gouvernail, seule excroissance à laquelle je pourrais me raccrocher. Mes jambes pendaient de

chaque côté de l’embarcation, plongées dans l’eau glacée. Épuisé et congelé, je contemplai la lumière qui se trouvait sur la proue du navire et s’éloignait rapidement en espérant qu’il virerait rapidement de bord.

Je ne sais pas combien de temps le Hanjin Philadelphia mit à le faire. À bout d’un moment, je m’aperçus à la configuration de ses feux de position que le navire me faisait face et s’approchait de moi pour la troisième fois, cette nuit-là. Cette fois-ci, pourtant, le pilote savait précisément où je me trouvais et se dirigea droit sur mon embarcation. C’était la seule façon pour lui de se trouver suffisamment près pour que l’équipage puisse me jeter un bout.

Il s’agissait d’une manœuvre particulièrement habile étant donné la taille du navire, l’obscurité et les conditions de mer peu propices. Mais j’avoue que sur le moment, je n’étais pas en état d’apprécier cet exploit maritime à sa juste valeur. Car à mesure que le porte-container se rapprochait, la mer était secouée de vagues toujours plus violentes, agitant le bateau sur lequel j’étais assis à califourchon. Je me faisais vraiment l’impression d’être un cow-boy de rodéo chevauchant un étalon particulièrement rétif.

Les membres de l’équipage criaient et tentaient de me lancer des bouts mais aucun ne parvenait jusqu’à moi. Alors que le navire m’avait déjà à moitié dépassé et que je me résignais déjà à devoir affronter un quatrième passage, je parvins par chance à attraper un filin. Mais, ne pouvant me permettre de lâcher le gouvernail auquel je me retenais, je n’avais qu’une seule main de libre. Je n’avais donc aucun moyen d’attacher le bout au bateau.

Une fois de plus, ce fut ma formation de commando de marine qui me vint en aide. Au cours de notre entraînement, nous nous préparions régulièrement à des assauts de falaises. Il s’agit de faire passer des troupes et du matériel d’une plage au sommet d’une falaise. Il existe pour cela tout un assortiment de techniques. L’une d’elle consiste à marcher le long de la falaise en se hissant à une corde, une main après l’autre.

C’est un procédé relativement simple et efficace que chaque marine ne tarde pas à maîtriser. En cas de problème durant l’ascension, il faut pouvoir s’accrocher à la corde. On apprend donc à réaliser un nœud de chaise d’une

seule main, ce qui permet par exemple d'attacher la corde autour de sa taille sans la lâcher. Acquérir cette aptitude est nettement plus difficile. Tout marin débutant vous dira que le nœud de chaise n'est pas l'un des plus simples. Le réaliser d'une seule main nécessite donc pas mal de pratique. Une fois que l'on y parvient, cependant, on dispose d'un moyen idéal pour s'assurer en cours d'escalade.

Lorsque j'ai attrapé le bout lancé du haut du Hanjin Philadelphia, cela faisait plus de quinze ans que je n'avais pas réalisé de nœud de chaise d'une seule main. Mais quelques secondes après, par réflexe, presque sans même m'en rendre compte, j'avais noué le filin autour de ma taille. Je m'apprêtai alors à escalader la coque du navire qui faisait figure de véritable falaise de métal.

Ce fut la dernière fois ce soir-là que mes compétences de Royal Marine se révélèrent précieuses. Mais cet entraînement m'était venu en aide à plusieurs reprises lors de ce chavirage, me sauvant probablement la vie. Ce n'est pas si surprenant, après tout. C'était précisément le genre de situations extrêmes auxquelles j'avais été préparé. Et si je n'avais pas reçu une telle formation, je n'aurais sans doute jamais osé m'aventurer à la rame dans le Pacifique Nord.

Je m'agrippai toujours au gouvernail tandis que les marins du Hanjin Philadelphia commençaient à me hâler, rapprochant l'épave de mon bateau du flanc du porte-container. Ils avaient déroulé le long de la coque une échelle de corde qui courait sur plus de quinze mètres. C'était celle qu'utilisaient les marins pour débarquer ou embarquer lorsqu'ils faisaient escale dans un port. Tout ce qu'il me restait à faire, à présent, était de sauter du Mrs D. jusqu'à l'échelle et de grimper jusqu'en haut.

La manœuvre était bien plus difficile à exécuter qu'à décrire. La houle faisait en effet monter et descendre la coque de mon bateau à rames de trois mètres. Il allait donc falloir coordonner mon saut et la montée des eaux. Je me redressai donc à demi sans lâcher le gouvernail d'une main et, retenant mon souffle, j'attendis qu'une vague me soulève.

Étant restées plongées dans l'eau glacée depuis que mon radeau avait été détruit, mes jambes étaient engourdies par le froid. Je parvins néanmoins à

agripper l’échelle de corde à deux mains et à poser mes pieds. Je demeurai quelques instants immobiles tandis que la vague refluait et qu’une autre soulevait de nouveau le Mrs D.

Il fut soulevé nettement plus haut, cette fois-ci, et percuta violemment ma jambe. Curieusement, ce fut la seule blessure que je m’infligeai durant toute cette épreuve. Et je ne pus m’empêcher de penser que ce méchant bleu au tibia était une façon pour ce bateau qui m’avait vaillamment accompagné jusque-là de me faire ses adieux.

Le Mrs D. nous avait permis, à mon frère et moi, de traverser l’océan Atlantique. Il m’avait ensuite abrité et protégé sur des milliers de kilomètres dans le Pacifique Nord. Et voilà que je l’abandonnais. Il me semble que ce coup de coque rageur était plus que justifié. Quant à moi, je demeurai suspendu au-dessus du vide, accroché à l’échelle de corde, suivant des yeux mon bateau tandis qu’il disparaissait dans l’obscurité. Je me sentais profondément attristé de devoir le quitter, lui et les dizaines d’heures de rushs que j’avais filmés à bord pour documenter mon incroyable aventure.

Je n’eus cependant d’autre choix que de ravaler mon chagrin. Je n’étais pas encore complètement en sécurité. Il me fallait escalader cette échelle, or j’étais totalement épuisé. Je commençai à me hisser péniblement le long de la coque, un échelon après l’autre. Je ne tardai pas à sentir mes jambes et mes pieds glacés se réveiller et recouvrer leurs sensations tandis que je progressais de la sorte, pas à pas.

Au-dessus de moi, je pouvais apercevoir une passerelle qui avait été abaissée le long de la coque. L’échelle de corde me permettrait d’y accéder, ce qui faciliterait la fin de mon ascension. Je vis aussi les visages des marins penchés par-dessus la coupée. Ils me souriaient et m’encourageaient, me faisant signe de continuer à monter.

Lentement, et en m’arrêtant presque à chaque marche pour regagner un peu d’énergie, je progressai le long de la coque. Au bout ce qui me parut une éternité, j’atteignis enfin la passerelle. Deux marins philippins qui m’avaient encouragé s’y trouvaient déjà et me prirent par les bras pour m’aider.

L’un d’eux sortit un talkie-walkie et informa la passerelle que j’étais sain

et sauf à bord du navire. Les deux hommes m'aidèrent à passer de l'échelle de corde à la passerelle. J'étais totalement épuisé. Soutenu par mes deux compagnons, je gravis péniblement les dernières marches qui me séparaient encore du pont. Là, je fus accueilli par un groupe de Philippins souriant qui paraissaient tous déterminés à me venir en aide et semblaient aussi heureux de me voir que je l'étais de me trouver là auprès d'eux.

J'aurais pu me permettre de me laisser aller à la tentation qui m'avait taraudé lors de la dernière étape de ce sauvetage. J'aurais pu m'en remettre totalement à d'autres personnes et abandonner mon sort entre leurs mains. Et pourtant, en cet instant, je répugnais à le faire. Mes sauveteurs avaient l'intention de m'étendre sur une civière et de me transporter jusqu'à l'infirmerie. Mais j'étais bien décidé à sauvegarder un semblant de dignité et à marcher jusque-là.

Nous en débâtîmes pendant quelques instants avant qu'un compromis ne soit trouvé. En définitive, les deux marins qui m'avaient déjà aidé à gravir la passerelle se proposèrent de m'accompagner. Je dois bien reconnaître que leur soutien n'avait rien de superflu car j'avais les jambes en coton. Fort heureusement, un ascenseur permettait d'atteindre l'infirmerie située dans l'immense superstructure du navire.

En y pénétrant, je vis que l'on avait pris soin de me préparer une baignoire emplie d'eau fumante dont la seule vue me remit un peu de baume au cœur. Après plus de quatre mois passés sans même pouvoir prendre une douche digne de ce nom, la perspective de prendre un bain m'apparaissait comme une bénédiction. Je me déshabillai sans attendre et y plongeai avec délectation. Pendant que j'essayais de me débarrasser de la crasse accumulée au cours de ces cent-neuf jours de mer, on ne cessait de me resservir du thé chaud.

Lorsque le bain commença à refroidir et que j'eus bu tout mon content de thé, j'enfilai un pantalon de survêtement gris, un sweat-shirt et une paire de tongs que l'on avait mis à ma disposition. En émergeant de l'infirmerie, je me faisais l'effet d'être un homme neuf, à des lieues du naufragé épuisé qui avait péniblement escaladé l'échelle de coupée, moins d'une heure auparavant.

Il me restait une tâche importante à accomplir : remercier personnellement le capitaine de ce navire, sans le professionnalisme et l'habileté duquel mon sauvetage aurait été impossible. La passerelle se trouvait au sommet de la superstructure et, malheureusement, l'ascenseur que j'avais emprunté pour me rendre à l'infirmerie n'y montait pas. Je dus donc monter à pied l'escalier qui y conduisait.

Ce court trajet me rappela qu'en dépit de mon moral regonflé, j'avais été profondément secoué, sur le plan physique comme émotionnel. J'avais besoin de repos – de beaucoup de repos. Mais cela pouvait attendre encore un peu. Lorsque j'arrivai sur la passerelle, elle était plongée dans une quasi-obscurité, de façon à préserver la vision nocturne des officiers de quart et du navigateur.

Joseph, l'un des deux marins qui m'avaient prêté main forte et qui était en réalité le second du navire, me conduisit jusqu'au capitaine qui se tenait dans l'ombre et nous présenta l'un à l'autre :

— Mick Dawson, voici le capitaine du navire, Peter Winter. Capitaine, je vous présente Mick Dawson .

Et dans la pénombre de ce navire au beau milieu du Pacifique, sous les yeux d'un Philippin, un Anglais souriant et éperdument reconnaissant serra cordialement la main de l'Allemand qui venait tout juste de lui sauver la vie.

— Merci, Capitaine, m'exclamai-je avec émotion. Merci à vous et à votre équipage.

— Bienvenue à bord, monsieur Dawson, répondit-il simplement. Bienvenue à bord.

À cet instant, sans que j'en eusse conscience, très haut dans le ciel, l'avion des gardes-côtes qui avait continué à veiller sur moi quitta la zone pour regagner sa base. Ce fut Patrick Walker qui me le raconta, bien plus tard :

— Nous étions restés pour guider le Hanjin Philadelphia jusqu'au Mrs D. Nous ne sommes partis que lorsqu'on nous a assurés que vous étiez à bord. En rentrant chez nous, nous bûmes un dernier café pour célébrer une opération de sauvetage qui s'était terminée de la meilleure façon possible .

11

Pourquoi partir ?

Le naufrage qui conclut ma tentative de traversée du Pacifique Nord en 2004 fut certainement l'événement le plus dramatique de ma carrière de rameur mais ce ne fut pas la première difficulté majeure à laquelle je m'étais trouvé confronté.

En 1991, lorsque j'avais quitté le corps des Royal Marines, j'avais travaillé comme chauffeur pour Paul Orchard-Lisle, l'un des associés d'une firme immobilière internationale dont le siège se trouvait à Londres. Paul Orchard-Lisle était un homme d'affaires très respecté en Angleterre et dans le monde entier. C'était aussi un officier de la Territorial Army, la réserve militaire britannique. Son père, Mervyn Orchard-Lisle, pour qui je travaillais également lorsqu'il se trouvait à Londres, était quant à lui un officier en retraite de la marine royale et un vétéran du Débarquement en Normandie.

Le professionnalisme des deux hommes et leur formation militaire me plaisaient. La relation que j'avais nouée avec eux était assez semblable à celles auxquelles mon séjour dans la marine m'avait familiarisé. L'exigence de ce métier me convenait assez, de même que les défis qu'il comportait. De plus, je gagnais presque le triple de ce que me rapportait ma solde de commando.

Il m'arrivait de commettre des erreurs, bien sûr. Je me rappelle une fois, à Cardiff, où je devais conduire mon patron et plusieurs de ses associés. Je me suis engagé sur une voie de bus à contresens et ne m'en suis aperçu qu'en me retrouvant face à face avec un autobus à deux étages dont le conducteur n'a pas trouvé la chose particulièrement amusante. Fort heureusement, les situations de ce genre furent relativement rares.

Bien que j’aie apprécié ce travail pour M. Orchard-Lisle, je savais déjà que mon avenir était lié à la mer. Je m’imaginai tout d’abord que le mieux pour moi serait de devenir skipper professionnel. Et je finis par franchir le pas en commençant à travailler sur des yachts privés. Mais je ne tardai pas à regretter amèrement ce changement de carrière.

Je ne m’en rendais pas compte mais je correspondais alors parfaitement à l’archétype de l’ancien militaire qui peine à se reconvertir dans le civil. D’une certaine façon, c’est toujours en partie vrai aujourd’hui. Mais au moins, j’en ai désormais conscience. À l’époque, je pensais vraiment que les gens que je rencontrais dans le monde de la voile amateur n’étaient pas normaux. En réalité, c’était moi qui ne l’étais pas et il m’a fallu des années pour le comprendre et l’accepter.

Pendant les onze premières années de ma vie professionnelle, j’ai évolué dans un milieu qui était tout sauf normal. J’aurais peut-être pu deviner que quitter un tel environnement ne se ferait pas sans difficultés.

Dans l’armée en général, et a fortiori dans les corps comme les Royal Marines, il existe un profond sens de la camaraderie. Chacun doit pouvoir se reposer entièrement sur ceux avec qui il vit et travaille. L’efficacité même d’une unité dépend en grande partie de cette forme de codépendance. Cela crée une culture très particulière dans laquelle l’intérêt du groupe passe avant tout.

Ce n’est pas un hasard si toutes les armées ont développé un tel système de valeurs au fil des siècles. Et le corollaire de cette prépondérance du groupe sur l’individu est l’émergence naturelle d’un système d’entraide entre les membres de ce groupe. Dans un environnement militaire, les gens veillent les uns sur les autres.

Dans la civilisation occidentale, en revanche, en dehors peut-être de certaines survivances familiales, le groupe ne passe jamais en premier. Notre société matérialiste et consumériste a placé les besoins et les désirs de l’individu au centre de tout. C’est ainsi que de plus en plus de gens se retrouvent isolés. Les systèmes d’entraide qui existaient autrefois ont périclité et ne sont plus là pour soutenir ceux qui décrochent.

Je ne m’en rendais pas compte alors mais j’étais rapidement en train de

devenir l’un de ces exclus. Le monde de la voile amateur peut sembler très glamour. Mais c’est aussi un milieu où prédomine un égocentrisme forcené, à mille lieues de ce que j’avais connu chez les marines. Je détestais cela. Je ne me sentais aucun point commun avec les personnes pour qui je travaillais.

Ce n’était sans doute pas de mauvaises personnes mais je n’arrivais pas vraiment à communiquer avec elles. Et je n’avais pas l’impression de pouvoir leur faire confiance. Du coup, je me sentais de plus en plus isolé et malheureux. Surtout, j’avais besoin de trouver quelque chose qui pourrait remplacer ce que j’avais perdu et qui me manquait.

J’ai alors cru trouver comment combler cette sensation de vide, comment remplir mon existence. Pour moi, la solution s’appelait le mont Everest ! Cela s’est passé en Italie, en 1999. Je travaillais à la remise en état d’un voilier de luxe avec Noel Watkins.

Noel était l’un des rares amis que je me sois fait dans le monde du nautisme. Ce skipper était un ancien de la marine militaire néo-zélandaise, ce qui explique probablement pourquoi je m’entendais si bien avec lui – et pourquoi nous nous sommes retrouvés plus d’une fois dans un sacré pétrin !

Nous travaillions sur un bateau qu’il devait ensuite convoyer jusqu’à Palma de Majorque d’où il partirait pour les États-Unis. Quelques mois auparavant, j’avais vu un documentaire consacré à l’un de mes vieux amis, Alan « Reggie » Perrin. Et ce film m’avait profondément marqué.

Reggie avait rejoint les marines en même temps que moi, en 1980. Quatorze ans plus tard, alors qu’il était sergent et travaillait sur un champ de tir, une grenade qui avait été lancée par l’un des hommes à l’entraînement tomba sans exploser. La procédure à suivre dans ce cas de figure était bien rôdée : Reggie devait attendre, au cas où la détonation se ferait à retardement. Si elle n’avait toujours pas lieu, il devait aller poser une charge à proximité de la grenade. Puis il revenait à l’abri pour la faire exploser à distance.

Ce jour-là, Reggie suivit scrupuleusement la procédure mais, au moment d’attacher la charge, la grenade lui explosa en plein visage. Il survécut à l’explosion mais elle lui laissa de terribles séquelles physiques et

psychiques. Il devint quasiment aveugle et le côté gauche de son corps se retrouva totalement paralysé à cause d'un morceau de shrapnel qui avait touché le cerveau. Les médecins lui annoncèrent alors qu'il ne remarcherait jamais.

Le documentaire, intitulé *The Fall and Rise of Sergeant « Reggie » Perrin*, relatait la tentative de Reggie d'escalader le Mont McKinley, le plus haut sommet d'Amérique du nord, trois ans seulement après son accident. Cela aurait forcé mon admiration et aurait été pour moi une source d'admiration même si je n'avais pas connu personnellement Reggie. Mais le fait qu'il s'agisse d'un ancien ami décuplait l'impact de ce récit.

Je soupçonnais déjà depuis un certain temps que quelque chose de vital manquait à mon existence. Et l'histoire de Reggie me le confirma de façon éclatante. Lui qui était presque aveugle et à moitié paralysé avait réussi à accomplir un exploit dont bien des hommes valides auraient été incapables. Ce fut pour moi une révélation.

Je n'avais pas le droit de rester assis sans rien faire en me plaignant de mon sort. Je devais prendre mes responsabilités, décider de ce que je voulais faire de ma vie et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour y parvenir. Le seul problème, bien sûr, c'est que je n'avais toujours aucune idée de ce que je voulais faire…

Tandis que je travaillais avec Noel, je lisais le livre *Tragédie à l'Everest* de Jon Krakauer qui relatait la tragédie qui se déroula en 1996 sur le mont Everest. Cette année demeure encore aujourd'hui l'une des plus meurtrières dans l'histoire de l'alpinisme. Mais à l'époque, une nouvelle forme d'industrie touristique avait commencé à se développer dans l'Himalaya. Des agences proposaient à des visiteurs inexpérimentés des guides qui devaient les conduire sur les sommets les plus prestigieux de la planète. Et le livre de Krakauer raconte comment l'une de ces expéditions a viré au cauchemar.

J'ai dévoré cet ouvrage en l'espace d'une journée. Malgré le sujet tragique, j'étais captivé par le destin funeste de ces gens qui avaient été blessés ou étaient morts dans de terribles circonstances. Plusieurs facteurs

avaient contribué à cette hécatombe : le mauvais temps, bien sûr, mais aussi le manque de chance et une série de décisions malheureuses.

Ce livre m'a paru tout aussi instructif que le documentaire consacré à Reggie. En effet, au milieu du chaos et de la terreur qui régnèrent au sommet du mont Everest cette année-là, de nombreux actes courageux et désintéressés se firent jour. Ce désastre fit aussi ressortir ce qu'il y avait de meilleur chez de nombreuses personnes. Je compris en le lisant que ce n'était pas seulement l'esprit de corps des marines qui me manquait mais aussi le défi et le risque.

Les Royal Marines m'avaient permis de nouer des liens indissolubles avec les hommes qui servaient à mes côtés. Mais ils m'avaient fourni quelque chose de tout aussi important : un environnement riche d'épreuves et de dangers qui avait cimenté ces relations. J'aspirais à retrouver un tel contexte. Et je pensais qu'une tentative d'ascension de l'Everest me l'offrirait.

J'avais juste négligé un détail : je n'étais pas un montagnard. Ma seule expérience qui s'approchait de l'escalade, c'était celle de l'Arctique. Mais les montagnes étaient l'endroit au monde que je préférais, après l'océan, bien sûr. Et je me disais qu'en consacrant du temps à m'entraîner avec les bonnes personnes, je devrais être capable de m'attaquer à l'Everest. J'étais même convaincu qu'une telle formation pourrait en soi s'avérer très bénéfique.

Lorsque j'évoquai cette idée auprès de plusieurs amis qui pratiquaient l'escalade, ils me confirmèrent qu'avec un guide expérimenté, je devrais être capable de tenter l'ascension. Il me faudrait bien sûr préparer sérieusement cette tentative. La plupart d'entre eux me dirent aussi que, si je cherchais à relever un véritable défi, le K2, sommet voisin de l'Everest, était plus indiqué encore. Cette remarque ne fit que renforcer ma conviction que l'Everest était à ma portée.

Dès lors, travailler dans le secteur du nautisme de luxe m'apparut comme l'emploi idéal. C'était un travail très bien rémunéré, qui me permettrait de mettre de l'argent de côté pour financer mon expédition. Il me serait

également facile de prendre un congé sabbatique pour m'entraîner et, le moment venu, pour tenter l'ascension.

Ma décision fut prise avant même que je n'aie refermé le livre de Krakauer. C'était précisément ce que je cherchais sans même le savoir. Le malaise grandissant – pour ne pas dire la dépression – que j'éprouvais depuis quelque temps se dissipa soudain. Pour la première fois depuis des années, je me sentais excité à l'idée de ce que me réservait l'avenir. J'avais trouvé un but et j'étais très motivé. Le monde me paraissait de nouveau regorger de possibilités excitantes.

Pourtant, comme cela s'est souvent produit au cours de mon existence, alors même que je pensais avoir trouvé la route que je voulais emprunter, le hasard me fit changer de direction de façon complètement inattendue.

Les dimanches étaient toujours chômés sur les chantiers navals. Un dimanche soir, probablement après une soirée passée en compagnie de Noel, je me reposais en parcourant un vieux numéro de *FHM*, un magazine pour hommes qui était très populaire à cette époque. À l'intérieur, il y avait un article qui traitait de toutes les courses extrêmes. Il y avait par exemple le Marathon des Sables, une série de marathons courus chaque jour dans le désert africain. J'avais déjà entendu parler de cet événement mais il ne m'attirait pas du tout.

Mais lorsque j'ai tourné la page, tous mes rêves d'Everest se sont brusquement envolés. Un article traitait d'une course à la rame à travers l'océan Atlantique. Elle avait été organisée une fois déjà, en 1997, et devait être renouvelée en 2001. Et apparemment, les organisateurs cherchaient toujours des candidats désireux de s'aligner sur la ligne de départ.

Le principal défaut de mon projet d'ascension, c'était qu'il nécessitait une formation conséquente et ne pouvait donc se concevoir qu'à une échéance de trois ou quatre ans. Sans cela, je ne pourrais envisager sérieusement de me lancer à l'assaut de ce sommet mythique. Or la patience n'avait jamais été mon fort.

En lisant la description de la course à la rame transatlantique Ward Evans, il m'apparut rapidement que je possédais déjà les compétences et

l’expérience qui me permettraient éventuellement d’y prendre part – en dehors du fait que je n’avais jamais appris à ramer, bien sûr…

En fait, à en croire l’article, les courses transocéaniques à la rame paraissaient constituer une discipline encore balbutiante et, comparé à d’autres participants, je me faisais presque l’effet d’être surqualifié. Je remisai donc mes velléités d’alpinisme et mes ambitions himalayennes et les remplaçai par un tout nouvel objectif : traverser l’Atlantique à la rame.

Il allait me falloir apprendre les rudiments de l’aviron, évidemment. Mais il y avait un autre détail que j’allais devoir régler : la course était ouverte aux équipages et si je voulais me présenter, j’allais devoir trouver un partenaire. Toute la question était de savoir qui serait aussi enthousiaste que moi à l’idée de passer deux ou trois mois à ramer sur l’océan Atlantique…

12

Atlantique 2001

Le plus difficile pour ceux qui préparent une course comme la Ward Evans, c'est souvent de trouver le bon partenaire. Mais pour moi, ce fut la partie la plus simple. J'avais déjà le compagnon idéal : mon frère Steve. Après tout, nous avions tous deux servi dans les marines. Depuis que nous avions quitté l'armée, nous étions l'un comme l'autre assez désillusionnés par la vie civile. J'étais donc convaincu qu'il serait aussi excité par cette perspective que je l'étais moi-même. Il ne me restait plus qu'à le contacter pour lui annoncer la nouvelle…

Je l'ai donc appelé d'Italie où je travaillais toujours sur le voilier que Noel devait convoyer. Et je tombai sur sa femme. Steve était sorti et je demandai à Sandy de lui transmettre un message :

— Quand il reviendra, dis-lui que nous allons traverser l'Atlantique à la rame. Je lui enverrai toute la documentation par la poste et il devrait la recevoir d'ici quelques jours.

Elle éclata de rire, pensant que c'était une plaisanterie entre frères. Mais comme je ne me joignais pas à cette hilarité, elle finit par se reprendre et me demanda si j'étais sérieux.

— Bien sûr ! m'exclamai-je. Je ne plaisante pas du tout. Il y a une course qui est organisée en 2001 et ce sera fantastique !

Je raccrochai, convaincu d'avoir trouvé mon partenaire. Il ne me restait plus qu'à bâtir un bateau, à l'équiper et à trouver les fonds pour financer notre participation à la course. Et je n'avais qu'un an et demi pour cela. Sans compter le fait que Steve et moi devrions apprendre à ramer entretemps. Cela représentait un sacré défi mais c'était précisément ce que je souhaitais et la difficulté ne faisait qu'ajouter à ma motivation.

J’ai souvent entendu dire par la suite que le plus dur, dans une course au large, c’était de pouvoir se présenter sur la ligne de départ. C’est une réalité que Steve et moi étions sur le point de découvrir tandis que nous nous préparerions à cette transatlantique.

Le ticket d’entrée pour pouvoir prendre part à la course était de onze mille livres. Il nous faudrait également acheter aux organisateurs le kit qui nous permettrait de faire construire notre bateau. Le total de ces fournitures et de la construction proprement dite nous coûterait au moins dix-huit mille livres.

Bien sûr, nous aurions pu réaliser une économie en construisant le bateau nous-mêmes – ce n’était pas une tâche insurmontable. Mais ce fut impossible puisque je devrais travailler à l’étranger pendant toute la durée de notre préparation. De plus, nous devions déjà apprendre à manœuvrer notre embarcation durant ce laps de temps. Nous n’aurions donc pas le temps d’apprendre aussi comment la construire.

Lorsque le bateau serait prêt, il nous faudrait aussi l’équiper. Un bateau à rames de ce genre exige un matériel à peu près équivalent à celui qu’emploierait un voilier effectuant un voyage comparable. Certes, nous n’aurions pas besoin de moteur puisque notre force musculaire en tiendrait lieu. Mais il nous faudrait un équipement d’aviron, du matériel de survie et de transmission sans compter de la nourriture en quantité suffisante pour durer quatre mois.

Il faudrait aussi acheminer le bateau et nous-mêmes jusqu’à Ténérife où serait donné le départ, puis nous rapatrier de la Barbade où nous espérions arriver. Nous devrions également veiller à couvrir notre manque à gagner, le coût du logement et de la nourriture avant et après la course et toutes sortes de dépenses inattendues qui ne manqueraient pas de s’ajouter au total.

Pour cela, nous n’avions guère d’autre choix que de lever des fonds. Et c’était un défi presque aussi fou que de traverser l’océan à la rame. D’autant que nous n’avions guère de temps pour le faire et que Steve devait subvenir au besoin d’une famille. Fort heureusement pour nous, dès le début du projet, il se trouva de nombreuses personnes qui décidèrent de nous soutenir et de faire de notre rêve une réalité.

Le pub familial, le Cowbridge House Inn, ne tarda pas à devenir le quartier-général de cette opération de financement. Mes parents, avec l'aide de plusieurs de leurs clients réguliers, créèrent toutes sortes d'événements destinés à sponsoriser notre aventure. Nos amis et notre famille donnèrent généreusement de leur temps et parfois de leur argent durement gagné.

Andy Smith, l'un de mes plus vieux amis qui possédait une usine de matériel électrique pour automobile devint ainsi notre ingénieur attitré. Bénévolement, il nous aida à installer le système électrique du bateau. Par la suite, c'est lui qui continua à assurer ce rôle lors de chacune de mes expéditions.

À Boston, notre ville natale, la presse locale nous accorda un soutien sans faille et des commerces, des entreprises et des organisations locaux acceptèrent de nous soutenir. Dès le début, cela devint d'ailleurs le projet de la communauté tout entière et plus seulement le nôtre. Il paraissait doté d'une vie propre et nous dépassait. Quant à nous, nous étions touchés et émus de faire l'objet de tant de sollicitude.

Grace au succès de cette première levée de fonds, nous pûmes acheter le kit de construction et l'envoyer à un charpentier naval des Cornouailles. Il nous avait été recommandé par les organisateurs de la course. Évidemment, nous n'avions aucune idée du fait que ce choix conditionnerait toute notre traversée de l'Atlantique et manquerait même de la faire échouer.

La construction étant lancée, nous réglâmes la première partie de notre ticket d'entrée sans vraiment savoir comment nous nous acquitterions du reste. Pourtant, nous étions confiants, convaincus, même, que nous mènerions notre projet à bien. C'était aussi le cas de notre groupe de supporters de plus en plus nombreux et toujours aussi dévoués.

Steve et moi avions conscience du fait que, pour aller au bout de notre rêve, il nous faudrait soit nous endetter à titre personnel, soit trouver un sponsor très généreux. Nous nous mîmes donc en quête de cet oiseau rare.

Comme ni Steve ni moi n'avions la moindre expérience en la matière, je décidai de contacter mon ancien patron, Paul Orchard-Lisle, pour lui demander son avis. Je lui expliquai notre projet et lui demandai s'il avait

des conseils à nous donner ou s'il pouvait nous communiquer des noms de personnes qui pourraient être intéressées.

Sa première réaction a été de nous conseiller de prendre rendez-vous chez un bon psychiatre. Mais, passé ce scepticisme initial, il s'est engagé à nos côtés de façon durable et a su attirer d'autres investisseurs. Cette relation devait perdurer puisque par la suite, Paul a continué à soutenir mes expéditions. Il m'a également aidé à créer la fondation qui doit chapeauter tous mes futurs projets ayant trait à la navigation à la rame.

La course devait s'élancer de Ténérife le 7 octobre 2001, ce qui nous laissait encore dix-huit mois pour tout mettre en place. Nous sommes parvenus à réunir l'argent nécessaire et nous avons équipé le bateau avant de l'envoyer aux îles Canaries à temps pour qu'il puisse rejoindre le reste de la flotte qui devait participer.

J'avais passé la majeure partie de cette période à travailler à l'étranger mais nous avions prévu de nous rejoindre à Ténérife un mois avant le départ. Cela nous laisserait le temps d'effectuer les derniers ajustements, de préparer le bateau, de réaliser quelques tests en mer et de nous entraîner à ramer en situation réelle.

La majeure partie de notre entraînement s'était en effet déroulé en salle où nous passions des heures à transpirer sur des rameurs. Lorsque j'étais chez moi, je pratiquais également l'aviron sur la rivière Witham qui passait à Boston. Je la parcourus en tous sens, sur des kilomètres et des kilomètres. Nous avions même réussi à convaincre Graham Panton, le président du club d'aviron de Boston, de nous donner quelques cours particuliers.

Graham était un homme d'une patience et d'un optimisme sans égal. Ce fut une chance, d'ailleurs. Car quiconque nous aurait vus donner nos premiers coups de pelles sur la rivière Witham, tirant des bords d'une berge à l'autre sans parvenir à ramer droit, n'aurait sans doute pas donné cher de notre grand projet de traversée vers la Barbade…

Steve et moi sommes finalement arrivés à Ténérife au début du mois de septembre 2001. Notre bateau à rames flambant neuf et totalement équipé devait nous rejoindre peu de temps après. Nous étions la première équipe

sur l’île et nous fûmes donc la première à nous apercevoir que quelque chose n’allait pas…

La course devait s’élancer de Los Gigantes, un très joli petit port de pêche et de plaisance situé sur la côte ouest de Ténérife. Niché au pied d’immenses falaises, entouré de magnifiques plages de sable noir, Los Gigantes formait effectivement un point de départ spectaculaire pour une couse transocéanique.

Malheureusement, les organisateurs de l’épreuve avaient oublié un léger détail : personne n’avait pensé à demander des anneaux pour les trente-six bateaux à rames qui devaient séjourner dans le port durant les deux semaines précédant la course !

Nous le découvrîmes totalement par hasard et uniquement parce que Juan, l’officier de port, fréquentait le pub de Los Gigantes où Steve et moi avions pris nos habitudes dès notre arrivée. Il s’appelait le Harbour Lights et était tenu par un charmant couple d’expatriés, Steve et Gail, avec lesquels nous sommes très vite devenus amis.

Juan était installé au bar, le soir où nous sommes arrivés. Et lorsqu’il apprit qu’une course était organisée au départ de son port sans qu’il ait été consulté ou même informé du fait, il n’a pas vraiment été ravi. Juan ne parlait pas très bien anglais. C’était un homme agréable, très fier et aussi poli qu’hospitalier. En dépit des circonstances embarrassantes, Steve et moi avons immédiatement sympathisé avec lui. Nous nous disions qu’il en irait probablement de même pour les organisateurs de la course. Hélas, tel n’a pas été le cas.

Nous les avons contactés dès le lendemain en espérant qu’il s’agissait d’un simple malentendu qui ne tarderait pas à se dissiper. Nous escomptions aussi une explication mais on nous a simplement dit que tout serait réglé avant le départ de la course, qu’il s’agissait bien d’un malentendu et que les bateaux obtiendraient rapidement une autorisation d’amarrage. Mais ce flou ne nous rassura pas vraiment.

La veille au soir, en effet, Juan nous avait expliqué que la plupart des anneaux du port étaient déjà occupés. Or la moitié des pontons allaient être évacués pour procéder à des réparations au cours de la semaine suivante.

Même avec la meilleure volonté du monde, il ne pourrait donc accueillir trente-six nouveaux bateaux.

Les organisateurs de la course ignoraient évidemment ce détail. Quant à nous, nous ne pouvions pas faire grand-chose, à part attendre en espérant qu'une solution serait trouvée avant l'arrivée de notre bateau. Celui-ci devait être là quelques jours plus tard, dès qu'il aurait été inspecté par les services des douanes.

Les organisateurs nous contactèrent alors pour nous signaler qu'en attendant, nous pourrions mouiller dans le petit port de pêche de Playa San Juan, au sud de Los Gigantes. Nous pourrions y préparer le bateau avant de rejoindre le port d'où devait toujours s'élancer la course. Cela nous convenait parfaitement : nous aurions ainsi tout le temps d'effectuer les réglages nécessaires et de le tester en mer, ce que nous n'avions pas encore eu l'occasion de faire.

Quelques jours plus tard, le Mrs D. passa la douane et fut remorqué jusqu'à Playa San Juan. Ce minuscule port de pêche situé près du petit village de San Juan possède une immense digue de pierre sur son flanc ouest. Elle a été bâtie pour défendre le port des vagues venues de l'Atlantique qui déferlent régulièrement durant les mois d'hiver et parfois même en été. Elle est surélevée d'un côté, formant ainsi un véritable rempart contre l'océan. Derrière ce mur court une route goudronnée.

L'imposante digue a créé une baie assez exigüe mais très bien protégée à l'abri de laquelle sont amarrés les bateaux de pêche. Le port est équipé d'une rampe qui permet de remonter à terre les embarcations les plus petites. Il possède également une grue pour soulever les caisses remplies de poissons que ramènent les chalutiers.

En dehors de cela, le petit port était totalement dépourvu de commodités : il n'y avait ni électricité, ni toilettes publiques. Il n'y avait qu'un seul café et aucun hôtel. Celui dans lequel nous logions se trouvait à plusieurs kilomètres de là, de même que les établissements où devaient s'installer nos familles et les gens qui viendraient nous encourager.

Ce n'était donc pas vraiment l'endroit idéal pour préparer la course. Mais nous n'avions guère le choix. Les bateaux participant à la compétition

devaient être amarrés le long de la digue en attendant que les organisateurs règlent le malentendu avec Los Gigantes.

Le mardi 11 septembre, je me rendis au supermarché pour racheter quelques provisions. Sur le chemin du retour, je téléphonai à ma famille pour donner des nouvelles. J'avais appelé directement le pub et ce fut ma mère qui répondit. Elle paraissait très choquée :

— Est-ce que tu as regardé les informations, Mick ? s'exclama-t-elle. Ils ont lancé dans avions sur des immeubles aux États-Unis !

Cela n'avait aucun sens mais lorsque je lui demandai de m'expliquer, elle m'exhorta seulement à trouver un poste de télévision. Je n'avais absolument pas conscience de l'énormité du drame qui était en train de se jouer ce jour-là. Pourtant, je suivis ses conseils et entrai dans le café le plus proche où quelques habitants et une poignée d'expats étaient regroupés devant un poste de télévision. Et je découvris avec effroi ce qu'on appellerait simplement par la suite le 11 septembre.

À partir de cette matinée, l'atmosphère à Ténérife changea brusquement, comme ce devait être le cas dans le monde entier. L'excitation de la course qui devait commencer bientôt était éclipsée par les événements qui s'étaient produits aux États-Unis. Et cela remit en perspective nos petites mésaventures.

À moins de voir exploser une bombe atomique sur Westminster et le parlement, je pense que je n'aurais pas pu être beaucoup plus choqué que je ne l'ai été ce jour-là. L'horreur de voir ces avions se précipitant sur les tours jumelles dépassait tout ce que j'aurais pu imaginer. En l'espace de quelques heures, le monde était devenu bien plus incertain.

Je pense qu'après cela, le risque que prenaient les participants à la course à la rame transocéanique paraissait plus insensé encore, plus absurde, particulièrement aux yeux des familles qui nous regardaient partir. Mais déjà, les autres équipes arrivaient sur l'île.

Jusqu'alors, nous avions commencé chaque journée par un entraînement. Nous commencions par un jogging sur les routes pentues de la région avant de nous rendre à la salle de sport de Los Gigantes, près de l'hôtel où nous séjournions.

Steve était alors un fou de musculation mais nous avions tous deux conservé des aptitudes physiques comparables à celles qui étaient les nôtres lorsque nous étions dans l'armée. Nous nous étions exercés sérieusement et consciencieusement pour la course et nous cherchions seulement à maintenir notre niveau physique dans l'attente du départ.

Nous passions généralement le reste de la journée à bord du bateau. Il y avait des tas de choses à vérifier et à préparer avant de pouvoir le mettre à l'eau. Fort heureusement, nous avions calculé large et nous disposions théoriquement de tout le temps nécessaire. Nous n'étions donc pas inquiets du tout.

En fin de journée, nous nous rendions au café situé près du port et nous buvions une bière avant de rentrer à notre hôtel du côté de Los Gigantes. C'est là qu'un soir, alors que nous étions en train de nous détendre après une journée bien remplie, nous vîmes un taxi se garer devant le bar. Deux jeunes gens à la peau assez pâle en sortirent. L'un d'eux portait sur l'épaule une grosse chaîne de moto munie d'un cadenas. L'autre tenait un sac à l'allure rétro sur lequel était écrit : Football Club d'Ipswich.

Steve et moi nous sommes regardés avant de nous exclamer à l'unisson :

— D'autres rameurs !

Et de fait, c'était là la première équipe que nous ayons croisée depuis notre arrivée sur l'île : Chris Marett et son ami et coéquipier Alistair Smee. Tandis qu'ils sortaient leurs affaires du coffre, nous sommes sortis pour nous présenter. Puis nous les avons invités à se joindre à nous.

Une longue nuit s'ensuivit au cours de laquelle nous les informâmes des difficultés que les organisateurs avaient rencontrées à Los Gigantes. Nous éclusâmes un certain nombre de bières et, pour la première fois depuis les terribles événements du 11 septembre, la tension qui nous habitait reflua légèrement pour laisser place à l'excitation de la course.

Au cours des jours qui suivirent, d'autres équipages arrivèrent à leur tour et cette sensation s'intensifia à mesure que le jour du départ approchait. Nous nous sentions de plus en plus impatients à l'idée de prendre la mer. Malheureusement, c'est à ce moment que nous ennuis commencèrent.

C'est Chris qui nous mit la puce à l'oreille le jour où il découvrit notre

bateau.

— Vous avez retiré la quille, remarqua-t-il. Est-ce que vous êtes sûrs que vous avez le droit de faire ça ?

Ni Steve ni moi n'avions jamais vu de bateau à rames en dehors de l'eau avant d'arriver à Ténérife et nous n'avions donc pas la moindre idée de ce dont il pouvait bien parler.

Chris avait construit son bateau lui-même à partir du kit envoyé par les organisateurs de la course. Il nous montra que tous les autres bateaux qui se trouvaient là étaient équipés d'une bande d'une hauteur de huit centimètres environ qui courait de la proue jusqu'au deux-tiers de la coque. Elle servait surtout à protéger la coque du bateau lorsqu'on le tirait sur une plage.

En dehors de cela, cette quille n'avait pas vraiment d'utilité pratique, en matière de navigation notamment. Mais elle faisait partie du design imposé. Or le charpentier de marine qui avait assemblé notre bateau – et qui nous avait été recommandé par les organisateurs de la course – avait pris la liberté de la découper.

Nous attendîmes avec une pointe d'angoisse de voir arriver les autres bateaux pour savoir si tous étaient munis de la quille en question. Et lorsque les trente-six navires furent réunis, nous dûmes nous rendre à l'évidence : seuls trois d'entre eux, dont le nôtre, l'avaient retirée. J'appelai donc le chantier dans les Cornouailles et expliquai notre situation.

Lorsque je lui demandai pourquoi il avait supprimé la quille, le charpentier m'expliqua que c'était l'un de ses apprentis qui avait commis cette erreur.

— Mais de toute façon, cela ne change rien, conclut-il avec une pointe de nonchalance.

Il ne s'excusa même pas et ne proposa pas de corriger cette erreur.

Pourtant, il se trompait. L'absence de cet élément changeait tout. Lorsque nous allâmes trouver les organisateurs qui avaient installé leur QG climatisé à plusieurs kilomètres de là, près de Los Gigantes, ils déclarèrent que si nous présentions un bateau qui n'était pas aux normes, ils n'auraient d'autre choix que de nous disqualifier.

Eux-mêmes étaient incapables de garantir les conditions de départ de la

course mais sur ce point de détail absurde, ils faisaient preuve d'une intransigeance absolue. Nous leur fîmes remarquer que c'était eux qui nous avaient recommandé le chantier naval où le bateau avait été assemblé. Nous expliquâmes aussi qu'il s'agissait d'une simple erreur. Nous ne cherchions pas à être avantagés d'une quelconque façon. De plus, nous n'étions pas les seuls dans ce cas.

Mais ils ne voulurent rien entendre.

— Si vous voulez, nous dirent-ils, vous pouvez prendre part à la transocéanique. En revanche, vous ne ferez pas partie de la course proprement dite. Vous serez considérés comme hors-catégorie.

Ma réponse a été très directe :

— Vous savez où vous pouvez vous mettre votre course ? Rendez-nous les onze-mille-cinq-cents livres du ticket d'entrée. Nous partirons par nos propres moyens !

Bien évidemment, ils refusèrent tout net.

J'étais hors de moi. Nous avions investi tellement d'argent, de temps et d'efforts pour en arriver là et voilà qu'une bande d'incompétents qui n'étaient même pas capables d'assurer un point de départ aux compétiteurs nous disqualifiaient d'entrée de jeu. Le fait qu'ils refusent de nous rembourser confirmait la piètre opinion que je me faisais déjà d'eux.

Steve, qui a toujours été bien plus posé que moi, a réagi de façon nettement plus mesurée. Malgré la colère que lui inspirait cette situation, il me fit remarquer que nous devions penser à nos sponsors. Nous devions faire tout ce qui était en notre pouvoir pour participer à cette course, pour eux sinon pour nous-mêmes.

Je savais qu'il avait raison et je me suis résigné à suivre ses conseils et à faire le dos rond. Mais je ne voulais plus rien avoir à faire avec les organisateurs. Je refusais de perdre un instant de plus avec ces gens que je considérais comme des ennemis. Leur incompétence me mettait hors de moi et je savais que, si nous devions nous retrouver dans la même pièce, il n'en sortirait rien de bon.

Pendant ce temps, l'équipe américaine était arrivée à son tour à Ténérife. Étant donné ce qui venait de se produire dans leur pays, leur présence

prenait une tout autre signification. Leur bateau s'appelait l'American Star. Les deux coéquipiers étaient Tom Mailhot, un kayakiste de renommée internationale et ancien champion de hockey et John Zeigler, un ancien de la marine américaine qui était également kayakiste en eau douce.

John vivait à New York et avait donc assisté aux récents événements depuis la fenêtre de son bureau, de l'autre côté de la rivière Hudson. Il avait perdu plusieurs proches dans ces attentats et ne devait donc rejoindre Tom que plus tard. En hommage aux victimes du 11 septembre et par solidarité avec notre camarade, toutes les équipes acceptèrent d'arborer le drapeau américain au moment du départ de la course.

Une équipe de télévision accompagnait l'American Star. Elle se composait de Bill et Luke Wolbach, un père et son fils qui avaient formé leur propre société de production, Lantern Films, et comptaient tourner un documentaire sur la course. Nous nous sommes très bien entendus avec eux, de même qu'avec Tom. Ce fut d'ailleurs une chance pour nous car c'est Bill qui trouva une solution à notre problème.

En se promenant sur la plage, un matin, il rencontra un Anglais. Ils commencèrent à discuter et Bill apprit que l'homme venait tout juste d'arriver de Grande-Bretagne pour s'installer sur l'île. Il avait récemment pris sa retraite mais travaillait auparavant comme charpentier de marine. Bill lui expliqua notre dilemme et lui demanda s'il accepterait de reprendre du service, le temps de nous aider.

L'inconnu accepta aussitôt, faisant preuve d'une générosité et d'un désintéressement peu communs. Il refusa même d'accepter la moindre compensation monétaire pour ses services. Notre chance était visiblement en train de tourner. Cet homme s'appelait Roger Whitehouse et c'est lui qui me fit don du morceau de bois dont j'ai déjà parlé et qui me suivit au cours de chacun de mes voyages dans le Pacifique.

C'était un homme de haute taille, très mince, qui devait avoir une soixantaine d'années. Il s'exprimait toujours de façon posée, était assez décontracté et faisait preuve d'un flegme à toute épreuve. Il nous assura qu'il pouvait nous aider. Bien qu'il ne disposât que de peu de temps et que

les conditions de travail ne soient pas idéales, il pensait pouvoir résoudre notre problème.

Nous nous mîmes immédiatement à l'œuvre. Nous commençâmes par obtenir la permission de travailler dans la seule section du port qui était alimentée en électricité et servait généralement de zone de stockage pour les pêcheurs. Nous rebaptisâmes l'endroit la colonie des lépreux parce qu'en nous isolant de cette façon, nous nous faisions un peu l'impression de nous mettre en quarantaine.

Nous ne pouvions retourner notre bateau pour travailler sur la coque. Il était bien trop lourd et trop grand pour cela et nous ne disposions pas même d'un palan pour le soulever. Nous étions donc obligés de le laisser sur sa remorque et de travailler par en-dessous, allongés sur le dos. Nous dûmes commencer par retirer la peinture antifouling le long de la partie centrale puis nous la ponçâmes à la main pour atteindre le bois.

Pendant ce temps, Roger construisit plusieurs sections de bois qui s'emboîteraient les unes dans les autres et formeraient la quille réglementaire. Il ne nous resterait plus ensuite qu'à appliquer la fibre de verre et la résine qui les maintiendraient en place contre la coque.

Tout ceci prendrait beaucoup plus longtemps que la normale à cause de l'absence de treuil. Nous devrions également patienter pendant les temps de séchage des différentes couches de résine. Mais à moins de mauvaise surprise, nous devrions être prêts à temps. Évidemment, il ne s'agirait là que d'une réparation de fortune qui ne contribuerait guère à l'hydrodynamisme de notre coque.

Avec l'aide de Roger mais aussi de Chris et Ali dont le bateau appelé Linda avait été envoyé sur la mauvaise île, nous nous mîmes à l'œuvre. Nous fûmes rejoints par les équipages des deux autres bateaux qui avaient le même problème que nous et qui vinrent grossir la colonie des lépreux.

Les lépreux en question désignaient initialement nos navires mais plus nous travaillions dans notre atelier surchauffé et mal équipé, plus nous nous faisions l'impression d'être nous-mêmes des lépreux, isolés du reste de la population. Mais rétrospectivement, je pense que cette mentalité de forteresse assiégée s'est révélée plutôt payante.

Sur le moment, pourtant, nous n’avions pas cette impression. Nous étions sales, transpirants, mal installés. Et chaque jour passé à effectuer ces réparations inutiles était un jour de moins passé sur l’eau à s’entraîner. Mais nous développâmes un esprit de corps, renforcé par la haine indéfectible que nous vouions aux organisateurs de l’épreuve.

En fin de compte, tout le temps que nous avions pensé consacrer à notre entraînement fut absorbé par le travail sur la quille. Plus grave encore, il nous força à renoncer aux précieux essais en mer que nous avions programmés. Mais au moins, le Mrs D. fut prêt en temps et en heure.

Ce ne fut pas le cas du 43° West, le bateau de Damien West. Son coéquipier Alex Hinton et lui avaient été victimes de la même injustice que nous. Malheureusement, ils avaient beaucoup plus de modifications que nous à apporter à leur navire. De plus, celui-ci arriva plus tard que le nôtre. Il apparut donc assez rapidement qu’ils ne seraient jamais prêts à temps malgré les efforts conjugués de tout le monde.

Pour éviter qu’ils ne ratent complètement la course, Steve décida d’évoquer le sujet lors d’une des réunions que les organisateurs tenaient régulièrement à leur QG, à des kilomètres du port où nous séjournions. En présence de toutes les équipes, Steve et Damien exposèrent la situation. Steve expliqua que nous aurions bientôt fini de fixer notre quille mais que nous accepterions sans difficulté que le 43° West et le troisième bateau participent sans la leur.

La vaste majorité des équipages paraissait être d’accord avec cette proposition, comprenant parfaitement que c’était probablement la seule chance pour Damien d’aligner son bateau. Mais c’est alors que l’un des rameurs s’exclama :

— Débrouillez-vous pour fixer cette foutue quille.

Contre toute attente, il s’agissait de l’un des rameurs néo-zélandais. Il y avait deux équipes venues de Nouvelle-Zélande et c’était celles qui faisaient le plus figure de professionnels. Rob Hamill, un rameur olympique, avait gagné la première course transatlantique en 1997 avec son coéquipier Phil Stubbs. Ils avaient accompli cet exploit en quarante-et-un jours, deux heures et cinquante-cinq minutes. C’était d’ailleurs leur histoire

que j’avais lue dans *FHM* et qui m’avait poussé à me lancer dans cette compétition.

Malheureusement, Phil Stubbs avait été tué lors d’un crash d’avion, l’année suivante. À ce jour leur temps demeure une référence pour tous ceux qui aspirent à tenter cette traversée transocéanique. Rob Hamill est quelqu’un de bien et c’est devenu un ami depuis.

Il comptait prendre part à la course de 2001 mais a dû renoncer au tout dernier moment parce qu’il s’est cassé la main. C’est un acte chevaleresque qui lui a coûté cette course. Il s’est en effet battu contre l’un de mes compatriotes parce que ce dernier, en état d’ivresse avancée, était en train de frapper sa propre épouse.

Les deux équipes néo-zélandaises étaient très motivées et entendaient bien remporter la compétition. C’est probablement pour cette raison que l’un des équipiers présents insista pour que le bateau de Damien et Alex soit muni d’une quille. À ses yeux, en éliminant un bateau concurrent, il augmentait ses propres chances de l’emporter.

C’était un peu absurde, bien sûr. Car rares étaient les bateaux capables de concurrencer les Néo-zélandais, avec ou sans quille. Mais ce qui me paraissait le plus injuste, dans cette réaction, c’était que les deux équipages kiwis avaient remplacé leurs quilles d’origine par d’autres nettement plus petites. Il y avait donc dans l’insistance dont faisait preuve ce Néo-zélandais une bonne dose de mauvaise foi. Contrairement à lui, Damien n’avait pas cherché à optimiser l’hydrodynamisme de son bateau : il avait seulement été victime d’une erreur de fabrication.

Cette réunion me laisse un souvenir assez amer. L’ambiance ne correspondait pas vraiment à l’atmosphère qui avait prévalu jusqu’alors. Malheureusement, le Néo-zélandais avait le règlement de son côté. Il ne nous restait plus qu’à espérer que nous parviendrions à réparer les trois bateaux à temps…

13

Le grand départ

Nos doutes au sujet du départ de la course se révélèrent fondés. À mesure que le jour fixé se rapprochait, la mutinerie couvait dans nos rangs. Nous avions tous parfaitement conscience que nous ne pourrions jamais mouiller dans le port de Los Gigantes. Et même pour ceux qui n'étaient pas confinés dans l'enceinte de la colonie de lépreux, les conditions de séjour à San Juan étaient loin d'être idéales.

La colère grondait, donnant lieu à des sautes d'humeur et à des récriminations de plus en plus audibles. Il faut dire que San Juan n'était pas vraiment une base idéale. Les bateaux ne disposaient pas d'anneaux et ne pouvaient donc pas être laissés à l'eau. Il n'y avait ni électricité, ni sanitaires, ni vigiles pour veiller sur nos embarcations… Bref, rien de ce que nous étions en droit d'attendre des organisateurs n'était assuré.

Et lorsque nos familles et nos supporters commencèrent à arriver, ils se retrouvèrent logés à des kilomètres de l'endroit où se trouvaient les compétiteurs et les bateaux. Cela ne fit bien sûr que détériorer un peu plus le moral de tous.

Le créateur et PDG de Challenge Business, Sir Chay Blyth, finit par venir lui-même à San Juan, théoriquement afin de régler le problème. Mais ses tentatives pour trouver une solution demeurèrent vaines. Pire, il trouva moyen de se battre avec Juan, l'officier de port. Juan, je l'ai dit, était un homme sympathique mais aussi fier que susceptible…

J'aurais bien aimé assister à la rencontre entre les deux hommes. Mais Steve et moi étions toujours en train de travailler sur notre bateau et nous dûmes nous contenter du compte-rendu haut en couleur qui nous fut fait par Steve et Gail du Harbour Lights, le pub où la négociation avait commencé.

Après cette nouvelle débâcle, il nous parut clair que la course ne partirait jamais de Los Gigantes.

Les esprits s'échauffèrent encore un peu plus et un grand nombre d'équipes se rassemblèrent au café de San Juan où elles décidèrent de retirer le logo du sponsor officiel de la course de tous les bateaux. On nous avait demandé en effet de le faire figurer bien en évidence des deux côtés de la cabine arrière de nos embarcations.

Retirer ces logos pouvait sembler légitime au vu de l'incurie dont nous étions victimes. Mais Steve et moi nous efforçâmes d'en dissuader nos camarades. Cela peut sembler ironique lorsque l'on sait que nous passions pour les adversaires les plus acharnés des organisateurs. Mais nous avions discuté avec les représentants de la compagnie d'assurance Ward Evans qui sponsorisait la course. Ils avaient investi beaucoup dans cet événement et ils étaient tout aussi atterrés que nous par la façon catastrophique dont elle était organisée.

Nous parvînmes à calmer la colère des rameurs et les logos demeurèrent en place. Mais le ressentiment à l'égard des organisateurs ne fit que croître, gâchant encore un peu plus l'ambiance de cette course de 2001. C'est d'autant plus regrettable que Sir Chay Blyth est considéré comme un véritable héros au Royaume-Uni.

Il a été le premier à effectuer le tour du monde à la voile en solitaire d'est en ouest. Avec Sir Francis Chichester et Sir Edmund Hillary, il fit partie de cette génération de grands aventuriers britanniques que je vénérais, étant jeune. Sir Chichester a fait le tour du monde en suivant les routes que parcouraient les anciens clippers. Sir Hillary, quant à lui, a été le premier alpiniste à atteindre le sommet de l'Everest. Chacun de ces hommes a joué un rôle de modèle pour des millions d'enfants à travers le Royaume-Uni et le monde, avant que les célébrités de pacotille n'usurpent ce rôle.

Je demeurerai à jamais reconnaissant envers Chay Blyth qui m'a permis de me consacrer à la navigation à la rame. Mais je persiste à penser que les participants de la course de 2001 méritaient mieux que les conditions lamentables dans laquelle elle s'est tenue.

Comme le jour J approchait, un nouveau problème se fit jour. Il allait nous

falloir trouver un moyen de mettre tous les navires à l'eau et de les amarrer en attendant le départ. La grue qui se trouvait sur la jetée n'était pas idéale pour opérer la mise à l'eau d'un bateau entièrement équipé et il y en avait trente-six. Même si nous l'avions utilisée, cela aurait pris un temps fou.

À ce stade plus personne n'espérait rien des organisateurs. Les compétiteurs s'arrangèrent donc entre eux, s'entraidant pour descendre les bateaux à l'eau. Ils se débrouillèrent aussi pour trouver une place pour chacun dans le petit port. Tant bien que mal, malgré les agacements et les frustrations, ils mirent ainsi une partie de la flotte à l'eau.

Le Mrs D. quant à lui était toujours à quai. Grâce à l'aide inespérée de Roger Whitehouse, nous étions parvenus à ajuster la quille. Mais ce fut de justesse et, le matin même du départ, nous étions toujours en train d'appliquer de la peinture antifouling sur la coque. Damien et Alex, nos compagnons d'infortune, s'étaient déjà résignés à partir avec plusieurs jours de retard. Il leur restait encore beaucoup à faire pour mettre le bateau en état et aux normes.

Nous avions le cœur lourd en franchissant la porte menant au hangar de la colonie des lépreux. Nous avions l'impression d'abandonner nos camarades. Ce n'était pas du tout de cette façon que nous avions imaginé commencer notre grande aventure mais si nous voulions partir à temps, nous n'avions guère le choix.

Malgré toutes les mises à l'eau qui avaient eu lieu au cours des jours précédents, il restait plusieurs bateaux à lancer. Pour ceux-là, nous avions décidé d'utiliser la grue. Mais le processus était interminable et, étant les derniers de la file, nous risquions fort de manquer le moment du départ. Nous venions de remorquer péniblement le Mrs D. jusqu'à la file d'attente qui s'étirait devant la grue lorsqu'une Jeep s'arrêta à notre niveau.

Kenneth Crutchlow en descendit. Kenneth est un véritable personnage : doté d'un tempérament bouillonnant et d'une forte personnalité, c'est un grand amateur de navigation à la rame. Il s'est impliqué dans plusieurs tentatives de traversées de l'Atlantique et du Pacifique, notamment aux côtés de son ami Peter Bird, un rameur mythique.

Avec sa femme Tatiana, Kenneth a formé l'Ocean Rowing Society qui

demeure à ce jour la meilleure source d'information au sujet de l'aviron de mer. Reconnaissable à son épaisse moustache et aux costumes impeccablement coupés qu'il porte quels que soient le lieu et la température ambiante, Kenneth semble tout droit sorti d'un film de Terry-Thomas.

Ce jour-là, il était venu nous aider à mettre les bateaux à l'eau grâce au treuil qui équipait son 4x4. Nous y attachâmes la remorque du Mrs D. et lentement mes sûrement, nous fîmes descendre le bateau le long de la rampe inclinée du port. Lorsque ce fut fait, nous y prîmes place et pûmes enfin l'essayer… quinze minutes à peine avant le départ de la course !

Rien ne s'était déroulé comme nous l'avions anticipé. Mais grâce à l'aide de Roger Whitehouse et de Kenneth Crutchlow, nous étions enfin parvenus à réaliser notre rêve. À un détail près : il nous restait encore à traverser l'Atlantique à la rame…

Mais tandis que nous nous dirigions vers les deux yachts qui matérialisaient la ligne de départ d'où partiraient nos bateaux, le stress de ces dernières semaines commença à s'estomper. Nous manquions peut-être de préparation mais nous étions là, près à nous élancer sur l'océan. N'était-ce pas déjà merveilleux ?

Un coup de feu retentit, suivi par des cris d'encouragement et le mugissement de plusieurs sirènes de bateaux. Nous nous élançâmes alors en direction du grand large et de la Barbade, laissant derrière nous toutes nos frustrations. Notre aventure venait de commencer !

14

En route

La température était brûlante, la mer était d’huile et il y avait à peine un souffle d’air. Seules nos rames venaient troubler le calme de l’eau tandis que nous nous éloignions de Ténérife à belle allure. La flotte qui avait franchi la ligne de départ en même temps que nous s’était déjà dispersée et, en l’espace de quelques heures, nous fûmes suffisamment loin les uns des autres pour nous perdre de vue.

Alors que le soleil déclinait à l’horizon, nous nous retrouvâmes seuls au beau milieu de l’immense océan. Quelques heures plus tard, nous essuyâmes notre premier orage. Le vent s’était progressivement levé tandis que, comme prévu, nous nous relayions aux rames toutes les trois heures, alternant ainsi les périodes de nage et de repos. Nous passâmes ainsi du calme plat à une mer démontée.

À l’aube, Steve me réveilla pour que je prenne la relève.

— Regarde ça, frérot ! me dit-il. Les vagues sont aussi grandes que des maisons !

Je sortis de la cabine par l’écoutille et m’aperçus rapidement qu’il n’exagérait pas. La mer était déchaînée, à présent, et les vagues couvertes d’écume atteignaient facilement neuf mètres de haut.

La tempête continua à faire rage durant les jours qui suivirent, ne ménageant aucun des bateaux de la flotte. Lentement et difficilement, nous nous éloignions de Ténérife. Ce fut pour nous une initiation impitoyable aux réalités de la navigation océanique à la rame. Mais cela ne suffit pas à nous abattre : nous étions heureux d’être enfin partis et nous nous adaptions plutôt bien à ce nouvel environnement…

Après soixante-huit jours très éprouvants passés en mer, nous arrivâmes

finalement à une cinquantaine de kilomètres de la côte orientale de la Barbade. Il ne nous restait plus qu'une journée de navigation avant de toucher la terre ferme. C'était du moins ce que nous pensions.

Ce temps ne correspondait pas vraiment à ce que nous avions escompté. Bien sûr, les réparations du bateau à la dernière minute et l'ajout d'une quille de fortune nous avaient forcés à revoir nos prétentions à la baisse. Mais nous espérions tout de même nous maintenir sous la barre symbolique des cinquante jours.

Les réparations ont bel et bien eu un impact négatif tant sur notre préparation avant le départ que sur notre vitesse, une fois sur l'eau. La peinture antifouling que nous avions achetée au dernier moment semblait attirer les pouces-pieds au lieu de les repousser comme elle aurait dû le faire. Cela nous ralentissait et nous forçait à nettoyer régulièrement la coque, ce qui était assez pénible et nous faisait perdre du temps.

Mais rétrospectivement, je dois bien reconnaître que les réparations et la médiocrité de la peinture ne suffisent pas à expliquer notre retard. Plusieurs autres raisons y ont contribué. La première est la prudence excessive dont j'ai fait preuve au début de la course. En bon skipper, je déployais des traînards chaque fois que la mer commençait à forcir.

Les autres équipes ont cessé de ramer et sont restées dans leurs cabines durant la première tempête que nous avons essuyée. Certains avaient même le mal de mer. Steve et moi, en revanche, n'avons pas arrêté un seul instant, nous relayant vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Mais durant tout ce temps, nous étions terriblement ralentis par les traînards que j'avais installés pour nous prémunir contre tout risque de chavirage.

Le plus rageant, c'est qu'après deux jours passés à dormir et à reprendre des forces, les autres équipes se sont réveillées avec presque vingt milles nautiques d'avance sur nous ! La tempête les avait naturellement portées vers l'avant.

Certes en mer, la prudence n'est jamais mauvaise conseillère. Tout particulièrement lorsque l'on s'adapte à un nouveau bateau et, dans notre cas, à une nouvelle discipline. Mais sachant ce que je sais aujourd'hui, je

considère que les précautions que j’ai prises à l’époque étaient vraiment excessives.

L’autre raison essentielle de notre retard fut notre manque d’expérience. Sur un bateau à rames au beau milieu de l’océan, c’est cela qui fait toute la différence. Or en dépit de nos connaissances en matière de voile et de navigation, Steve et moi ne connaissions quasiment rien aux bateaux à rames et nous n’avions jamais traversé un océan.

On dit souvent que le meilleur entraînement pour entreprendre une telle traversée, ce sont les sept premiers jours passés en mer. C’est devenu un cliché mais il n’en est pas moins vrai. Rien de ce que l’on peut faire sur terre ou sur un cours d’eau douce ne peut vous préparer aux sensations que l’on éprouve sur l’océan. Et le meilleur avantage dont on puisse disposer lors d’une telle course transocéanique, c’est d’en avoir déjà effectué une auparavant.

Steve et moi avions la chance de rejoindre le groupe – relativement restreint à l’époque – des gens qui avaient traversé un océan à la rame. C’était un privilège et cette expérience s’avèrerait précieuse lors des mes futures entreprises. Mais nous avions payé le prix de cet apprentissage en termes de vitesse.

Cela explique sans doute pourquoi, alors que nous approchions de la Barbade et qu’il ne nous restait théoriquement plus que vingt-quatre heures de mer, nous nous sentions déçus et un peu déprimés. C’était probablement un peu absurde de notre part. Après tout, seules quelques dizaines de personnes avaient alors réussi à traverser un océan à la rame.

Avant la première course transocéanique de 1997, près de quarante pour cent des personnes qui s’y étaient risquées avaient trouvé la mort. Traverser un océan à la rame demeure un exploit. Mais au lieu de célébrer cette réussite, Steve et moi nous reprochions de ne pas l’avoir fait assez vite…

À l’époque, nous ne disposions pas de moyens de communication à longue distance à bord du Mrs D. La seule conversation que nous ayons eue avec quelqu’un d’autre s’était tenue par radio VHF, quelques jours auparavant. La discussion en question avec le voilier qui assurait la sécurité de la course avait d’ailleurs été passablement surréaliste.

Le navire venait effectivement de récupérer Andrew Veal qui était parti avec son épouse, Debra, sur le Troika Transatlantic. Il s'était apparemment découvert une véritable phobie de l'océan et avait été pris de panique. Mais le plus étrange, c'est que Debra, elle, était restée sur le bateau, bien décidée à aller jusqu'à bout. Elle y parvint d'ailleurs, après quelques cent-onze jours passés en mer. Naturellement, cette histoire incroyable attira l'attention des médias du monde entier qui lui donnèrent un immense retentissement.

Andrew était venu nous saluer en personne à la radio, paraissant nettement plus à l'aise sur le pont d'un voilier que sur un bateau à rames.

— Où est Debra ? lui demanda Steve, surpris de le voir seul.

— Je n'en ai aucune idée, répondit Andrew. Nous l'avons quittée, il y a déjà plusieurs heures et elle pourrait être n'importe où…

Nous étions stupéfaits. Aucun de nous n'aurait pu s'imaginer un seul instant abandonner notre bateau et a fortiori notre équipier. Dans le cas d'Andrew, cela paraissait plus étonnant encore : Debra était son épouse, après tout. Comment avait-il pu la laisser continuer seule ? Cela nous paraissait tout bonnement incompréhensible.

En dehors de cette conversation, nous n'avions parlé à personne. Nous ne recevions ni bulletins météo, ni informations. Nous ignorions tout des conséquences du 11 septembre. Nous n'avions aucun contact avec notre famille. Et nous n'avions strictement aucune idée de notre position dans la course. Nous supposions qu'elle n'était pas bonne. Et nous nous en voulions pour cela. Il nous semblait que nous avions trahi la confiance de tous ceux qui nous avaient aidés.

Ce que nous ne pouvions soupçonner, en revanche, c'est que nous étions tout juste sur le point de prendre plus de retard encore…

Nous approchions de la pointe nord de la Barbade. Port Saint Charles, où nous devions terminer notre course, se trouve sur la côte ouest de l'île et nous devions donc contourner la pointe puis descendre de quelques milles vers le sud. Mais alors que la nuit commençait à tomber, un orage éclata. Nous ne nous trouvions qu'à vingt milles de la terre. Le vent soufflait en direction de l'île à plus de quarante nœuds.

Cela signifiait que nous risquions d'être entraînés vers la côte rocheuse au

nord-est de l’île et de nous échouer sur les rochers. C’est déjà une situation délicate pour un voilier mais pour un bateau aussi petit que le nôtre, cela représentait un risque bien plus important encore.

Nous avons donc fermé toutes les écoutilles et déployé une ancre flottante pour ralentir notre progression et stabiliser le bateau sur une mer qui se faisait toujours plus mauvaise. Au bout d’un moment, l’orage se mit à nous entraîner vers le nord. La bonne nouvelle, c’était que nous nous écartions ainsi de la côte et ne courions plus le risque de nous échouer. La mauvaise, c’était que si l’orage durait trop longtemps, nous mettrions un temps fou à reprendre les kilomètres et le temps que nous aurions perdus…

Si notre moral n’était pas au beau fixe auparavant, il se trouvait à présent complètement anéanti. Et la nuit fut terrible. Il me semble que c’est l’une des pires que j’ai connues au cours de mes aventures à la rame. L’écoutille arrière de la cabine s’était cassée, quelques jours plus tôt, et je l’avais réparée comme je le pouvais. Steve, qui était nettement plus perfectionniste que moi pour ce genre de choses, avait passé quelques heures prises sur son temps de repos pour consolider mon bricolage.

Mais même lui n’avait pu étanchéifier complètement l’écoutille et elle laissait entrer de l’eau. Cela rendit d’autant plus pénible notre séjour forcé dans la cabine où nous avions dû trouver refuge tandis que la tempête se déchaînait à l’extérieur. Mais c’eût été bien pire encore si nous nous étions contentés de mes réparations…

D’énormes vagues venaient régulièrement s’écraser sur l’arrière de notre bateau. Mais notre ancre flottante tenait bon, retardant notre progression vers le nord et nous évitant probablement le chavirage. Serrés l’un contre l’autre dans la cabine, aspergés par l’eau qui filtrait par l’écoutille, nous nous sentions aussi abattus qu’impuissants.

Autour de nous, les vagues faisaient un bruit monstrueux, semblable à celui d’un train lancé à toute allure dans un tunnel. Ce son enflait à mesure qu’elles se rapprochaient et était suivi par un impact retentissant lorsqu’elles venaient se fracasser sur la coque de notre petit bateau. Heurté de plein fouet, le Mrs D. se retrouvait même régulièrement submergé. Mais

parfois, comme pour jouer avec nos nerfs, les vagues passaient près de nous sans nous toucher.

C'était une expérience éprouvante et terrifiante et elle se prolongea durant des heures. Curieusement, les grondements de l'orage étaient parfois ponctués de bruits plus secs et plus saccadés qui nous faisaient penser à des rafales de mitraillette. C'était trop bref et trop sporadique pour être de la pluie mais nous n'avions aucune idée de ce que cela pouvait bien être.

Au bout de quelque temps, nous finîmes par comprendre qu'il s'agissait de bancs de poissons volants qui, sans doute perturbés par l'orage, se jetaient contre notre bateau. Entre les vagues monstrueuses et les poissons volants affolés, la Barbade avait une façon bien particulière de nous souhaiter la bienvenue.

En dépit des conditions désastreuses auxquelles nous étions confrontés, le Mrs D. tenait bon, de même que les réparations que Steve avait effectuées sur l'écoutille. Nous nous éloignons vers le nord-ouest malgré notre ancre flottante mais au moins, nous avions échappé au naufrage. La situation ne paraissait donc pas complètement désespérée.

Mais c'est alors que notre gouvernail faillit se briser…

L'une des choses fondamentales que j'ai apprises durant ce voyage, c'est que le gouvernail est l'une des pièces les plus importantes d'un navire. C'est aussi vrai pour les bateaux à rames que pour les voiliers. Nous nous en étions déjà rendu compte car notre système de direction était aussi sommaire que médiocre. Il consistait en une simple planche de bois accrochée à la proue, que l'on contrôlait à l'aide de câbles qui couraient le long du bastingage jusqu'au poste de nage.

Ces câbles s'étaient décrochés à cause de l'orage et ne maintenaient plus en place le gouvernail qui battait en tous sens, menaçant de se fracasser contre l'arrière du bateau. L'un de nous devait impérativement aller le bloquer. Je me sentais redevable envers Steve qui avait réparé l'écoutille, aussi proposai-je de le faire. Il ne s'y opposa pas.

J'attendis ce que j'espérai être une pause entre deux séries de vagues avant de sortir en refermant aussitôt l'écoutille derrière moi. À peine avais-je mis le pied sur le pont central que deux de ces maudits poissons volants me

percutèrent de plein fouet. J’en vis des tas d’autres qui se jetaient contre la coque et la paroi extérieure de la cabine.

Je m’accroupis, me recroquevillant autant que possible. Mais j’avais l’impression de me trouver dans le tambour d’une machine à laver en plein essorage. Le vent hurlait, couvrant d’écume toute la surface de l’océan. C’était la seule chose que l’on pouvait distinguer dans l’obscurité. Le Mrs D. tanguait, se cabrait et roulait au gré de la houle.

Des paquets d’eau de mer se déversaient sur moi et ma seule consolation, c’était qu’elle était chaude et non glacée. Même si la scène paraissait tout droit sortie de l’Apocalypse, nous étions bien aux Caraïbes.

L’extrémité des câbles qui permettaient de guider le gouvernail, se trouvait vers la proue, devant le banc de nage le plus avancé. C’était la partie du bateau la plus exposée aux intempéries. Je commençai donc à ramper dans cette direction en essayant de me maintenir sous le bastingage au cas où une nouvelle vague aurait balayé le pont.

Lorsque j’atteignis enfin les câbles, je pus constater avec soulagement qu’au moins, ils n’étaient pas sectionnés. Ils s’étaient juste décrochés et lorsque je les remis en place, le bruit assourdissant que faisait le gouvernail en venant battre contre la proue cessa brusquement. Je tournai les talons et rampai en direction de la cabine.

Le bruit était assourdissant. Le vent avait redoublé et les vagues grondaient en passant près du bateau. Au moment où j’atteignis la relative sécurité du renfoncement situé juste devant le Nid, une vague énorme percuta la poupe. Le bateau fut entièrement submergé et je dus m’accrocher tandis que des tonnes d’eau s’abattaient sur nous. L’espace de quelques instants, le pont disparut dans cet enfer liquide. Puis je le vis réapparaître, totalement inondé. Fort heureusement, les soupapes d’évacuation remplissaient parfaitement leur office.

L’ancre flottante que nous avions déployée à l’arrière du bateau parvenait à le maintenir d’aplomb, ce qui était un véritable miracle. Elle était accrochée à un bout de soixante-dix mètres de long et totalement submergée. Cela permettait que les vagues déferlent au niveau de la poupe,

limitant ainsi les chances de chavirage. Cette nuit-là, comme de nombreuses autres, c'est probablement grâce à cette ancre que je dois ma vie.

Je profitai de quelques instants de répit entre deux vagues, pendant que le pont se vidait du trop-plein d'eau de mer, pour ouvrir l'écoutille et me glisser à l'intérieur de la cabine. Je pris soin de refermer aussitôt. En passant ce sas, on avait vraiment l'impression de pénétrer dans un univers différent. Comparé au maelström qui faisait rage à l'extérieur, il régnait dans le Nid une impression de calme et de tranquillité.

— Tout va bien, frérot ? me demanda Steve en souriant.

— Au poil, répondis-je, essoufflé et trempé des pieds à la tête.

Lorsque le jour se leva enfin, la tempête commençait à s'apaiser. Le vent était toujours fort et nous poussait vers le nord-ouest, loin de la Barbade. Mais il finit par faiblir et nous comprîmes que nous ne risquions plus rien. La mer était toujours mauvaise mais les vagues impressionnantes de la nuit s'étaient changées en gros rouleaux nettement moins menaçants.

Nous étions cependant toujours à la dérive. Et les éléments semblaient conspirer pour nous éloigner de notre objectif. Épuisés, nous hâlâmes l'ancre flottante et la repliâmes en espérant ne plus en avoir besoin. Puis nous nous installâmes sur le banc de nage pour tenter de nous opposer au vent et au courant. Mais ils étaient encore bien trop intenses et le fait d'avoir relevé l'ancre augmentait la vitesse de notre dérive.

Cette situation était profondément démoralisante. Nous avions vraiment l'impression que le sort s'acharnait contre nous, cherchant à nous tuer à petit feu. La mort dans l'âme, nous dûmes nous résigner à relancer l'ancre flottante et à patienter. Nous nous donnions quatre heures avant de jeter l'éponge et d'abandonner la course. Au-delà de ce délai, nous serions bien trop loin de la Barbade pour que cela vaille la peine de s'acharner.

Notre humeur s'accordait parfaitement avec le gris plombé du ciel et de la mer. De lourds nuages obscurcissaient l'horizon, nous donnant à penser qu'il ne tarderait pas à pleuvoir. Nous ne cessions de vérifier notre position pour estimer quelle distance nous avions parcourue et à discuter de l'opportunité de relever l'ancre pour tenter de nouveau de ramer. Mais nous

savions que le timing était crucial : si nous la remontions trop tôt, nous risquions de perdre plus de terrain encore.

Comme le délai que nous nous étions imparti approchait de son terme, le vent diminua brusquement, de même que la hauteur des vagues. C'était peut-être notre seule chance de rallier la Barbade. Si nous dérivions plus que cela, il nous faudrait nous résigner à rallier une autre île des Caraïbes. Steve commença donc à ramener l'ancre pendant que je me mettais à ramer.

Lentement, et au prix d'un effort tel que je n'en avais plus fourni depuis que j'avais quitté le corps de marines, je parvins à faire tourner le Mrs D. et à l'orienter face au vent. C'était déjà un progrès puisque, jusqu'alors, il nous aurait été impossible d'opérer un tel demi-tour. Je me mis à ramer aussi vite que je le pouvais dans cette mer qui me donnait l'impression de s'être changée en ciment liquide. Je parvins à maintenir l'embarcation dans la bonne direction mais, en dépit de tous mes efforts, nous faisions quasiment du surplace. C'était tout de même préférable à notre situation précédente et nous retrouvâmes un peu espoir.

Nous décidâmes de nous succéder au poste de nage toutes les heures. Steve fit un relevé de notre position et j'attaquai le premier quart. Une heure plus tard, mon frère mesura de nouveau notre position.

— Alors ? lui demandai-je, épuisé.

— Eh bien, au bout d'une heure, nous n'avons pas avancé d'un iota, répondit-il d'un air sombre.

Je restai longuement silencieux, réfléchissant aux possibilités qui s'offraient à nous.

— Ce n'est peut-être pas une si mauvaise nouvelle que cela, déclarai-je enfin.

Mon frère me considéra avec stupeur.

— Si nous ramons à deux, nous avons peut-être une chance d'avancer, expliquai-je. Et, qui sait, d'atteindre la Barbade…

Cette suggestion nous remonta légèrement le moral et nous décidâmes de mettre mon idée à l'épreuve. Ramer à deux n'est pas évident. Cela ne nous laissait pas la possibilité de reprendre des forces. Mais si nous parvenions à

rejoindre la Barbade, cela n'aurait pas d'importance. Et nous étions prêts à nous battre pour cela.

Steve prépara un grand bol de riz et de haricots pour nous redonner un peu d'énergie. Puis nous nous installâmes deux postes de nage l'un derrière l'autre et nous mîmes à l'ouvrage. La première heure qui nous opposa à la tempête déclinante ne nous permit de couvrir que quatre cents malheureux mètres. La deuxième et la troisième eurent à peu près le même effet.

Mais le vent et le courant continuèrent de diminuer et nous parvînmes ensuite à doubler cette allure. Pendant tout le reste de la journée et durant toute la nuit, nous poursuivîmes nos efforts sans discontinuer. Lorsque le jour se leva de nouveau, nous ne progressions toujours qu'à une vitesse d'un nœud et demi (2,7 km/h) mais nous nous rapprochions inexorablement de notre objectif.

Lorsque nous arrivâmes enfin en vue de la Barbade, nous étions tous deux exténués. Après avoir passé soixante-dix jours en mer et avoir essuyé l'une des pires tempêtes de notre voyage, nous venions de ramer pendant près de vingt-quatre heures d'affilée. Tout ce que nous espérions, c'était rallier Port Saint Charles et en finir une fois pour toutes avec l'objectif que nous nous étions fixé, des mois auparavant.

Comme nous longions la côte ouest de l'île, approchant Port Saint Charles par le nord, nous vîmes un gros bateau à moteur se diriger vers nous à vive allure. Comme il se rapprochait, nous reconnûmes plusieurs personnes qui se trouvaient sur le pont et nous faisaient signe. Parmi eux se trouvaient plusieurs rameurs, dont l'américain Tom Mailhot, ainsi que Bill Wolbach, le producteur du documentaire sur la course.

— Nous pensions vraiment vous avoir perdus, nous cria ce dernier. Votre balise indiquait que vous vous dirigiez droit vers la Martinique. Puis, ce matin, elle s'est mise à progresser dans l'autre sens. Nous avons cru que vous aviez trouvé quelqu'un pour vous remorquer. Ce que vous avez fait est incroyable !

Après coup, nous avions également cette sensation. Le bateau à moteur se positionna de façon à nous abriter du vent qui continuait à souffler et nous

escorta en direction de la côte. Alors que nous approchions du port, Tom s'adressa de nouveau à nous.

— Les gars, votre famille est arrivée à la Barbade mais ils ne sont pas encore sur le port. Voulez-vous attendre un peu pour leur laisser le temps d'arriver ?

Steve et moi échangeâmes un regard sidéré, nous demandant s'il était en train de plaisanter. Nous n'avions qu'une envie : arriver au plus vite.

Quelques minutes plus tard, nous fîmes donc notre entrée dans le port sous les acclamations enthousiastes d'une petite foule de spectateurs. Des cornes de brumes se firent entendre lorsque nous franchîmes la ligne d'arrivée. Nous avions réussi ! En très précisément soixante-dix jours, neuf heures et douze minutes, mon frère Steve et moi avions traversé l'Atlantique à la rame.

Ce fut pour nous un moment un peu irréel. Nous gagnâmes le ponton qui nous était réservé, près du bâtiment des douanes. Après avoir accosté, nous descendîmes à terre et, d'un pas chancelant après plus de deux mois passés en mer, nous allâmes nous présenter devant les douaniers pour indiquer que nous n'avions rien à déclarer.

Nous aurions bien voulu prendre une douche et dormir mais une petite fête avait été organisée en notre honneur. Nous avions à peine commencé nos verres de bière qu'un taxi s'arrêta sur le port. Sandy, l'épouse de Steve, en descendit avec leurs deux enfants, Sam et Kathie. Ils étaient suivis par mon père qui vint nous féliciter avant de nous expliquer que le voyage pour venir jusqu'à la Barbade avait été un véritable enfer. Il ne parut pas même se rendre compte de l'énormité de cette remarque…

La course transatlantique de 2001 aurait pu marquer la fin de mes aventures de rameur. Mais les deux derniers jours de ce voyage changèrent radicalement ma perception de l'épreuve et, ce qui est peut-être plus important encore, de la façon dont je m'étais comporté à cette occasion.

Jusqu'à ce que nous arrivions en vue de la Barbade, je m'étais dit que cette compétition se solderait pas un échec, que nous n'avions pas été à la hauteur de ce que les gens qui avaient cru en nous étaient en droit d'attendre.

Aujourd’hui, lorsque je m’adresse à des rameurs qui ont l’intention de participer à une course de ce genre, je leur dis toujours :

— Ne perdez jamais de vue le fait que, lorsque vous aurez terminé, vous aurez traversé l’océan Atlantique. Cela reste un exploit, quel que soit le temps que vous aurez mis à le faire.

Mon frère et moi avions quasiment perdu de vue cette évidence.

La tempête que nous avons essuyée a forcé d’autres équipes à abandonner leurs bateaux ou à se faire remorquer. Steve et moi avions décidé que quoi qu’il puisse arriver, jamais nous ne le ferions. Nous étions bien décidés à rester à bord du bateau et à continuer à ramer tant qu’il serait en état de flotter et d’avancer.

Surmonter l’orage fut une épreuve difficile. Mais les deux jours qui suivirent durant lesquels nous ralliâmes la Barbade après plus de deux mois de mer, constituent une véritable prouesse, tant sur le plan physique que psychologique. Lorsque nous atteignîmes enfin Port Saint Charles, nos découvrîmes que personne n’aurait pensé que l’on puisse accomplir un tel exploit.

Pour la première fois depuis le début de la course, nous avions l’impression d’avoir été à la hauteur de nos propres exigences. Bien que cela puisse sembler ridicule, nous avions traversé un océan entier mais n’étions fiers que des tout derniers kilomètres parcourus…

15

Et ensuite ?

Invariablement, lorsque quelqu’un traverse un océan à la rame, les gens lui demandent :

— Et ensuite ?

Pour la plupart d’entre eux, il n’y a pas d’ensuite. Ils retrouvent juste leur vie normale avec la satisfaction d’avoir accompli quelque chose de vraiment extraordinaire.

Mais pour moi, il fallait qu’il y ait un après. La simple idée de revenir à une vie ordinaire m’emplissait d’effroi. Fort heureusement, j’avais déjà imaginé une suite possible, avant même de prendre le départ de Ténérife. En cas de réussite, je comptais bien traverser le Pacifique Nord. La course transatlantique était pour moi un galop d’essai.

En effet, durant la préparation de l’épreuve, j’avais appris que deux Royal Marines tentaient de traverser cet océan. Ils voulaient être les premiers à rallier San Francisco à partir du Japon. Leur équipe était constituée de Tim Welford, un vétéran de la course transatlantique de 1997, et de son ami Dom Mee.

J’avais suivi leur progression depuis le départ de Choshi, un grand port de pêche situé sur la côte orientale du Japon. Leur voyage avait été aussi ardu qu’excitant. Il fut marqué par de nombreuses tempêtes très violentes et ils se retrouvèrent déportés à des centaines de milles après avoir été happés par l’une d’elle.

Au moment où Steve et moi sommes arrivés à Ténérife pour entamer notre propre aventure, les deux hommes paraissaient être en passe de réussir leur pari. Mais le 17 septembre, après cent-trente-six jours de mer et alors qu’ils approchaient des mille derniers milles, ils furent percutés par un gros

thonier. Fort heureusement, Tim et Dom avaient survécu à l'accident sans essuyer de graves blessures. Mais leur bateau, le Crackers, n'y avait pas résisté.

Ce qui marquait la fin de leur aventure constituait le début de la mienne. J'avais été très impressionné par ce qu'ils avaient accompli au cours de ce voyage mais aussi par la façon dont ils l'avaient fait. Tous deux étaient dotés d'un solide sens de l'humour et ils en faisaient usage pour surmonter les épreuves et les revers qu'ils devaient affronter.

Un jour, par exemple, ils avaient exécuté un ours en peluche à l'aide de feux d'artifice japonais. Pourquoi un tel traitement ? Parce que Tim et Dom avaient estimé qu'il était responsable de la mauvaise direction dans laquelle le vent soufflait continuellement.

Leur épopée regorge d'exemples de ce genre. Rien ne semblait pouvoir les abattre et face à chaque difficulté, ils faisaient preuve d'un flegmatisme et d'une détermination sans faille. C'était une attitude qui m'était familière et qui m'avait manqué depuis que j'avais quitté les commandos de marine.

Je décidai donc de reprendre le flambeau et de terminer ce que Tim et Dom avaient commencé. De cette façon, nous apposerions le sceau des Royal Marines sur cette traversée du Pacifique Nord. Malheureusement, avant même que nous n'atteignions la Barbade, je compris que mon frère ne me suivrait pas dans cette nouvelle aventure.

Après notre traversée, Steve n'a pas renoncé complètement à l'aviron. Il a même entrepris la traversée de l'Atlantique Nord au sein d'une équipe de quatre hommes. C'est un trajet nettement plus court mais très exigeant aussi. En revanche, il ne se voyait pas passer six mois entiers dans la région la plus hostile du Pacifique. Il devait penser à ses enfants et refusait de les exposer à un tel risque. J'ai toute suite compris sa décision et je suis toujours convaincu que c'était la bonne, même si j'aurais préféré continuer à naviguer à ses côtés.

À l'époque, je ne m'imaginais vraiment pas pouvoir le remplacer par quelqu'un d'autre. C'est ainsi que j'ai pris la décision de partir seul. Et c'est ce qui m'a conduit à ma première tentative malheureuse, en juin 2003.

J'avais essayé de tirer les leçons de ce qui nous était arrivé dans

l’Atlantique. Et lorsque j’arrivai au Japon, ce fut avec un bateau entièrement rénové. J’avais commencé par retirer la quille que les organisateurs nous avaient forcés à ajouter. Elle aurait pu être utile si j’avais eu à tirer le bateau sur une plage chaque jour. Mais au beau milieu de l’océan, elle ne me servirait strictement à rien. J’avais également renforcé le système électrique en ajoutant plusieurs panneaux solaires. Je pensais aussi avoir amélioré mon gouvernail et mon système de direction.

S’ajoutait à ces changements majeurs une série de modifications mineures qui rendaient le bateau plus efficace, plus résistant et, dans une certaine mesure, plus confortable. En dépit de ces améliorations techniques et de l’expérience que j’avais accumulée lors de ma première course, je pris une décision qui fut peut-être l’une des plus mauvaises de toute ma carrière de rameur.

En arrivant à Choshi, je m’aperçus qu’il s’écoulerait six semaines avant que le mauvais temps qui régnait alors ne se dissipe, me permettant de partir en tout sécurité. J’avais trop attendu et nous étions déjà en juin. Il me restait donc moins de quatre mois pour atteindre San Francisco avant le début de l’hiver. Je soupçonnais déjà que ce ne serait pas assez pour traverser la totalité du Pacifique Nord. Et l’expérience m’a montré par la suite que je ne me trompais pas. D’autre part, j’avais de plus en plus de doutes au sujet de mon nouveau gouvernail.

Une seule de ces incertitudes aurait dû me convaincre de suspendre ma tentative et d’attendre l’année suivante pour partir. Mais au lieu d’écouter mon instinct, je me suis entêté et je suis parti.

Je n’ai strictement aucune excuse pour avoir pris cette décision. La seule explication que je peux avancer, c’est la pression immense à laquelle on se trouve soumis lors d’une telle expédition. On a souvent l’impression d’être le dos au mur, financièrement comme émotionnellement. En renonçant, on a peur de décevoir tous ceux qui nous ont soutenu et nous ont fait confiance, qu’il s’agisse des sponsors, des supporters, de la famille ou des amis.

La question financière n’est pas négligeable non plus. Un tel abandon peut parfaitement compromettre toute nouvelle tentative. La tentation est donc

grande d’ignorer les raisons objectives que l’on aurait de ne pas partir et de se lancer malgré tout. Et c’est ce que j’ai fait.

Mal m’en a pris. Ma première rencontre avec le Pacifique Nord a été catastrophique. En dehors de la dernière tempête que j’avais essuyée avec Steve, rien dans l’Atlantique ne m’avait préparé à ce à quoi je me trouverais confronté de l’autre côté du globe. En l’espace de dix jours, j’ai été frappé par trois tempêtes d’une force croissante.

J’avais à peine le temps de me remettre de l’une d’elle que la suivante arrivait. À la fin de la troisième, je me suis retrouvé à quelques quatre-vingts milles des côtes japonaises, dans un épais brouillard. Conformément à mes craintes, mon gouvernail n’avait pas tenu le coup et avait été arraché. Mon bateau n’était plus en état d’atteindre San Francisco.

Profondément déçu, je suis rentré au Japon. L’émotion qui dominait en moi, à ce moment-là, c’était la colère. Et elle était dirigée exclusivement contre moi-même. C’était mon bateau, mon projet. J’étais donc le seul responsable de cet échec. J’avais commis de graves erreurs en partant trop tard et en négligeant les doutes que m’inspirait le gouvernail.

Je me suis promis alors de ne plus jamais réitérer ce genre d’erreur.

16

Cauchemars

Bien que ma tentative suivante se soit conclue de façon funeste et que j'y aie perdu mon bateau, elle a pleinement justifié à mes yeux la confiance que j'avais dans mes propres capacités. J'avais tiré les leçons de mes erreurs et je ne les avais pas réitérées. Ce voyage m'avait aussi enseigné quelques nouveaux tours. Et malgré mon chavirage, j'étais intimement convaincu que j'étais capable d'aller au bout et de conduire un bateau du Japon jusqu'à San Francisco.

Bien sûr, savoir que l'on peut faire quelque chose ne signifie pas forcément qu'il faille le faire. Et tandis que je rentrais à Palm Beach à bord du Hanjin Philadelphia qui m'avait secouru, je compris que j'allais devoir beaucoup réfléchir avant de risquer une troisième tentative.

Lors de mon chavirage et dans les heures qui avaient suivi, j'étais parvenu à rester relativement calme et à conserver la maîtrise de mes émotions. Mais dès que je fus en sécurité à bord du Hanjin Philadelphia, ce self-control s'effondra complètement. Chaque nuit, à plusieurs reprises, je me réveillais en hurlant, le corps couvert d'une sueur froide, avec le souvenir de mes rêves dans lesquels je revivais l'épreuve que j'avais traversée quelques jours plus tôt.

Je revoyais notamment la façon désespérée dont j'avais dû m'échapper de la cabine. Mais dans mes rêves, je ne survivais pas toujours à cette tentative. Pendant le chavirage, j'étais parvenu à museler mon imagination. Mais maintenant que je ne risquais plus rien, mon esprit se mettait à envisager ce qui aurait pu se passer.

Et si mon gilet de sauvetage s'était coincé dans l'écoutille ? Et si le Hanjin Philadelphia ne m'avait pas repéré ? Et s'il y avait eu un véritable requin,

sous mon radeau, au lieu de cette rame ? Toutes les angoisses que j'avais refoulées au cours de l'accident ressurgissaient nuit après nuit tandis que le porte-containers me ramenait vers la terre ferme.

Du coup, je passais autant de temps que je le pouvais sur le pont. Cela me permettait de profiter d'un peu de compagnie, après en avoir été privé pendant plus de quatre mois. De plus, je pouvais contempler la mer. Je buvais des litres de thé tout en réfléchissant à ce qui m'était arrivé. Je voulais retourner au Japon pour faire une nouvelle tentative. Je l'avais su dès l'instant où le bateau s'était retourné. Mais cela ne signifiait pas pour autant que je devais le faire…

J'avais pleinement conscience d'être à l'origine d'une opération de sauvetage à l'échelle de la planète. Je savais aussi qu'à partir du moment où j'avais activé ma balise, j'avais mis en danger la vie de tous les hommes et de toutes les femmes qui étaient intervenus pour me venir en aide. Si l'un d'eux s'était blessé ou tué, cela aurait été par ma faute. Si l'avion des gardes-côtes avait eu un problème et s'était abîmé en mer, j'aurais été responsable.

C'était une idée qui me taraudait particulièrement. Car si j'étais prêt à risquer ma propre vie, l'idée de risquer celles des autres me mettait beaucoup plus mal à l'aise. Au bout de quatre ou cinq jours, alors que j'étais assis sur le pont, je fus rejoint par Joseph, le second du navire qui m'avait aidé à gravir la passerelle, le premier soir.

— Mick, me dit-il sur le ton de la conversation. Quand comptez-vous réessayer ?

J'étais un peu pris de court. Je ne m'étais pas du tout attendu à ce qu'il me pose une telle question. À vrai dire, je n'aurais jamais pensé qu'un membre de l'équipage puisse s'imaginer que je recommencerais.

— Très franchement, je ne suis pas sûr de le faire, avouai-je alors. Étant donné ce qui s'est passé, je crois que je vais réfléchir longtemps avant de prendre une telle décision.

Il sourit.

— Les autres officiers et moi en avons parlé, déclara-t-il. Nous vous avons

observé depuis que vous êtes à bord. Et nous pensons tous que vous y retournerez. D'ici trois ans, au maximum.

— Vous pensez vraiment que je devrais faire une nouvelle tentative ? lui demandai-je, sidéré.

— Bien sûr ! répondit-il sur le ton de l'évidence. Il faut que vous finissiez, cette fois.

Ce fut pour moi un tournant. L'homme avec lequel je parlais était l'un de ceux qui étaient venus me chercher sur la passerelle. Il avait pris des risques pour me sauver. C'était un homme qui passait sa vie sur l'océan et le respectait. Et il semblait penser que je n'avais pas d'autre choix que de retenter ma chance. Pour la première fois, je m'autorisais à y penser très sérieusement. Mais avant toute chose, j'allais devoir trouver un bateau…

Une fois de plus, le sort me fut propice. Lorsque je fus de retour à la maison, je découvris que Challenge Business avait revendu la course transatlantique à Simon Chalk, un rameur qui avait participé à l'édition de 1997 et qui se trouvait également être un ami et un passionné comme moi. J'allai le trouver à son bureau dans le Devon pour lui remettre un rapport sur ma tentative de traversée du Pacifique.

Je me disais que les leçons que j'avais apprises à cette occasion pourraient être utiles à ceux qui participeraient aux prochaines courses. Simon était venu me voir juste avant mon départ du Japon en 2004 et il connaissait donc pertinemment mes ambitions. Lorsque je lui eus présenté mon rapport, il me demanda si je serais intéressé par un poste au sein de sa compagnie, Woodvale Events.

J'acceptai avec reconnaissance son offre généreuse et je commençai à travailler sur un projet de voile ainsi que sur la course transatlantique de 2005. Mais je pus également commencer à utiliser son atelier pour concevoir un bateau à rames intégrant toutes les innovations auxquelles j'avais pu penser.

Si tout se passait comme je l'espérais, je pourrais peut-être retourner au Japon dès le printemps 2006.

17

Charmed Life

Lorsque je partis pour La Gomera pour assister au départ de la course transatlantique Woodvale, la construction de mon bateau avait déjà commencé. La coque avait été réalisée non pas en bois, comme le Mrs D., mais dans un alliage de kevlar et de fibre de carbone avec une âme en mousse renforcée. Ce mode de fabrication permettait d'obtenir une silhouette nettement plus hydrodynamique. Le bateau était à la fois plus léger et plus résistant. Cela me permit de lester la quille du bateau en ajoutant quelques cinquante kilos de plomb, ce qui limitait drastiquement les probabilités de chavirage. Et même si une telle chose devait se produire, le bateau aurait nettement plus de chance de se redresser de lui-même.

C'était un bateau exceptionnel, spécialement conçu pour affronter les rigueurs du Pacifique Nord. J'y avais mis toute l'expertise que j'avais pu accumuler au cours de mes différents voyages. Et j'étais convaincu que je n'aurais pas pu imaginer meilleur bateau pour ce défi.

En attendant, je devais organiser et superviser une course transatlantique. Vingt-six bateaux participaient à l'édition de 2005. Il y avait maintenant aussi bien des équipages de deux que de quatre et des rameurs en solitaire. Ma responsabilité était d'aider les équipes à se préparer. Puis je piloterais le bateau chargé de la sécurité durant la première partie de la course.

Si quelqu'un devait abandonner, cela se produirait probablement au cours des deux ou trois premiers jours. Je pourrais remorquer ceux qui décidaient de jeter l'éponge, ce qui éviterait d'avoir à brûler les bateaux dont les équipages étaient secourus. C'était la procédure en vigueur dans bon nombre de courses, le but étant d'éviter de laisser des épaves à la dérive qui pourraient mettre en danger d'autres navires.

Je trouvais passionnant d’assister à une course en tant qu’organisateur, pour une fois. Nous avions tous à cœur d’offrir aux rameurs des conditions idéales. Et la structure qui encadrait l’événement avait les moyens de ses ambitions.

Certains de mes collègues avaient fait partie de l’équipe de 2001 que Steve et moi avions affrontée si vigoureusement. J’étais bien décidé à faire en sorte que les choses se passent différemment, cette fois-ci. Je voulais que l’événement soit parfaitement sécurisé et organisé. Ce fut une chance, d’ailleurs, car le temps cette année-là fut atroce et transforma la course en véritable cauchemar.

À mesure que le jour du départ approchait un système de basses pressions menaçait La Gomera, l’île située juste à l’ouest de Ténérife. Toutes les équipes avaient hâte de s’élancer. Elles ne voulaient pas entendre parler d’un report de la course pour cause de mauvais temps. Et plus nous insistions, plus je sentais renaître l’opposition entre participants et organisateurs qui avait caractérisé la course de 2001.

Nous n’étions pas responsables des conditions météo, bien sûr, mais les équipes ne partageaient pas notre inquiétude et estimaient que nous n’avions pas le droit de les empêcher de prendre la mer. N’importe quel marin sait pourtant qu’en cas de mauvais temps, il vaut mieux patienter un peu que prendre des risques inutiles.

Mais les participants ne voulaient rien entendre. Si nous repoussions le départ, certains amis et membres des familles risquaient de le manquer. Ils avaient déjà réservé leurs billets de retour et ne pouvaient les décaler. De plus, tout délai représentait un coût supplémentaire en matière de logement et de repas.

— De toute façon, même si nous partons plus tard, rien ne dit que nous ne croiserons pas d’autres tempêtes en chemin, me fit remarquer l’un des participants.

C’était tout à fait exact, bien sûr. Mais ce qu’il ne semblait pas comprendre, c’était que les risques étaient bien plus grands à proximité des terres. Une tempête pouvait parfaitement drosser les vingt-six navires vers la côte où ils iraient s’échouer.

Je savais d’expérience que ce genre de décision était très difficile à prendre. Mais cette fois, nous agîmes en nos âmes et consciences et repoussâmes le départ de trois jours. Lorsque la tempête éclata, l’attitude des équipages changea du tout au tout. Le port de San Sebastian sur l’île de La Gomera fut balayé par des vents atteignant les cinquante nœuds et de gigantesques vagues vinrent se briser sur les digues. Deux voiliers qui étaient venus trouver refuge dans le port furent gravement endommagés par la tempête.

Les participants de la course considéraient avec une pointe de stupeur cette manifestation de la puissance de l’océan. Je pense que la plupart d’entre eux prenaient conscience pour la première fois du défi que représentait cette traversée de l’Atlantique. Cette expérience eut aussi le mérite de renforcer la confiance que leur inspiraient les organisateurs qui avaient su prendre une décision aussi impopulaire que salutaire.

Ils comprenaient désormais ce que je savais déjà : l’enjeu n’était pas dans l’opposition entre eux et nous mais dans notre lutte commune contre l’Atlantique. Le 30 novembre, les vingt-six bateaux s’élancèrent simultanément des îles Canaries pour tenter de gagner le mythique chantier naval d’Antigua.

Je pris la mer avec eux, à bord du voilier qui devait assurer la sécurité de la course et venir en aide de ceux qui se trouveraient en difficulté. J’enviais secrètement aux rameurs les aventures qui les attendaient. Je ne pouvais savoir alors que moi aussi, j’en ferais bientôt partie…

Tandis que les équipes se préparaient au départ, je m’étais rendu compte que certaines auraient plus de problèmes que d’autres. L’équipe la plus en vue, celle qui avait probablement les meilleures chances de l’emporter, était constituée de Ben Fogle, le présentateur de télévision, et de James Cracknell, champion du monde et champion olympique d’aviron. Sur le papier, ils étaient incontestablement les favoris. Mais lorsqu’ils étaient arrivés, leur bateau était encore loin d’être prêt et si le départ n’avait pas été repoussé, ils seraient certainement partis en retard.

S’il était besoin de démontrer l’excellent esprit dans lequel se déroula la compétition de 2005, il suffirait de rappeler que pour pouvoir terminer leur

bateau à temps, Ben et James ont reçu l'aide de nombreux autres rameurs. En fait, tout le monde a fait tout son possible pour que les vingt-six bateaux se trouvent bel et bien alignés au départ de la course.

Le fait que les participants aient été prêts à aider l'équipe qui était donnée pour favorite en dit long sur la camaraderie qui existait entre eux. Pourtant, en dépit des efforts des uns et des autres, à vingt-quatre du départ, James était encore assis près de son bateau, tentant de faire sécher la couche d'enduit qu'il venait d'appliquer à l'aide d'un sèche-cheveux.

Je pense que ce devait être une expérience très différente de celle qu'il avait vécue aux jeux Olympiques. Ses efforts furent cependant récompensés : son bateau fut prêt à temps. Et après un voyage éprouvant, il fut le premier des biplaces à atteindre Antigua. L'équipe fut rétrogradée en seconde position pour avoir bu ses rations d'eau de secours. Mais je crois que pour eux comme pour tous ceux qui participèrent à la course cette année-là, le simple fait d'être allé jusqu'au bout constituait déjà une victoire en soi.

Une autre équipe avait rencontré des problèmes d'une nature très différente. Leur bateau était prêt pour le départ. En revanche, les relations entre les coéquipiers avaient déjà commencé à se détériorer avant même qu'ils n'aient pris le départ. J'avais appris à connaître les deux rameurs au cours de la préparation et je les considérais comme des types bien et tout à fait capables. Mais à mesure que le lancement de la course approchait, ils avaient de plus en plus de mal à cohabiter et faisaient preuve d'une hostilité croissante l'un envers l'autre.

Je ne fus donc pas particulièrement surpris lorsqu'au cours de la première nuit de course, un peu avant onze heures du soir, je reçus un message du One Life, leur bateau, indiquant qu'ils avaient un problème médical et demandaient à être remorqués jusqu'au port.

Avec Graham Walters, un ami qui se trouvait être lui aussi un rameur transocéanique, je pris le bateau de secours et partis les chercher. Ils se trouvaient à dix-huit milles au sud de l'île. Le temps était relativement calme et nous n'eûmes donc aucun mal à les repérer. En revanche, communiquer avec eux s'avéra nettement plus difficile.

Le capitaine de l'équipe s'appelait Andrew Morris et était surnommé Mos. C'était un Anglais originaire de Newark, non loin de Boston, ma propre ville natale. Mos était quelqu'un d'irrésistiblement sympathique et notre amitié s'était trouvée immédiatement renforcée par le fait que nous venions de la même région.

Mos est grand, très brun et toujours souriant. Il se montre cordial avec tous ceux qu'il rencontre et a une vision irréductiblement optimiste de l'existence. Il déborde d'énergie et c'est le genre de personne qui illumine une pièce rien qu'en y pénétrant. Son coéquipier, Stéphane Portes, un véritable géant venu de France, était tout aussi affable, bien qu'un peu plus effacé.

Comme nous arrivions à proximité de leur bateau dans l'obscurité, nous les hélâmes. Nous ne voyions personne sur le pont et la houle assez importante typique de l'Atlantique rendait notre approche délicate. Une tête parut enfin par-dessus le bastingage. C'était Stéphane qui était apparemment allongé sur le pont. La lenteur de ses mouvements et le ton de sa voix nous firent comprendre rapidement qu'il souffrait du mal de mer.

Nous savions déjà que Mos s'était cogné la tête et qu'il perdait régulièrement connaissance. Sans doute se trouvait-il dans la cabine. Stéphane nous expliqua que Mos avait heurté l'un des montants qui se trouvaient de chaque côté du bastingage et soutenaient les rames de secours. Il nous assura qu'il allait bien mais qu'il préférait rentrer au port pour consulter un médecin au cas où.

Mos sortit alors de la cabine et nous assura à son tour qu'il allait bien avant de se mettre à vomir. De toute évidence, ces deux-là n'étaient pas à la fête. Nous réussîmes à leur lancer une ligne qu'ils accrochèrent à l'avant de leur bateau et nous reprîmes la direction de San Sebastian. Le One Life et son équipage furent les premiers d'une longue série à jeter l'éponge lors de cette édition 2005.

Comme nous approchions de l'entrée du port, je me tournai vers Graham avec un sourire malicieux.

— Je suis sûr que Mos se sentira nettement mieux, une fois qu'il sera de retour sur la terre ferme.

Et je ne me trompais pas. Dès que nous fûmes de retour sur les eaux calmes, Mos émergea de nouveau de la cabine et adressa des signes amicaux à nous de même qu'à tous les gens qu'il apercevait sur les quais.

Lorsque nous accostâmes, les deux coéquipiers se séparèrent aussitôt. Mos partit pour l'hôpital. Lorsque les médecins confirmèrent que la concussion était superficielle et qu'il était apte à reprendre la mer, les deux hommes évoquèrent sans grande conviction la possibilité de repartir mais finirent presque aussitôt pas renoncer.

Bien que la blessure de Mos ait été le catalyseur de leur retour, les véritables raisons étaient bien plus profondes. Stéphane et lui ne parvenaient pas à faire équipe. Deux hommes qui ont déjà du mal à communiquer lorsqu'ils sont en sécurité à terre n'ont que peu de chances de voir la situation s'arranger au beau milieu de l'Atlantique, alors que les choses deviennent réellement difficiles.

L'accident de Mos procura aux deux hommes une excellente excuse pour mettre un terme à une collaboration qui les aurait probablement menés au désastre. Je suis heureux qu'ils l'aient compris et ne se soient pas entêtés. Cela aurait pu leur être fatal, tout particulièrement cette année-là.

En plus de sa participation à la course, Mos avait pris part à l'organisation de l'événement. C'était en effet sa compagnie de fret qui avait acheminé une bonne partie des bateaux qui devaient prendre part à l'épreuve. Dès qu'il fut sorti de l'hôpital, il alla donc préparer le sien pour pouvoir le rapatrier en Angleterre. Comme le reste de la flotte ne semblait pas rencontrer de difficultés particulières, je l'aidai comme je pus.

À ce stade, la plupart des autres organisateurs de la course étaient déjà repartis. Après le départ de Stéphane pour Londres, Mos et moi étions donc les deux derniers à nous attarder à San Sebastian. Quelques jours plus tard, tandis que nous étions en train de dîner dans un petit restaurant de la ville, il me parla du temps, de l'argent et des efforts qu'il avait consacrés à cette course.

Il m'expliqua également qu'il comptait en profiter pour lever des fonds destinés à une œuvre caritative qui lui tenait à cœur. Il était profondément

déprimé d’avoir fait tout ceci pour rien. Sachant pertinemment ce que représentait un tel investissement, je compatissais du fond du cœur.

— Il me faudra au moins deux ans avant de pouvoir réessayer, conclut-il. Et au moins vingt mille livres… Mais ce qu’il me faudrait, surtout, c’est un partenaire plus expérimenté. À vrai dire, si j’en avais un, je pourrais partir dès maintenant…

Je partageais assez cette analyse. Mos était quelqu’un de très débrouillard et c’était quelqu’un avec qui il était facile de s’entendre. C’était aussi un rameur très doué en eau douce. Et il ferait donc un excellent coéquipier. Mais il manquait cruellement d’expérience en mer. L’idéal pour lui serait de collaborer avec quelqu’un qui avait déjà effectué une traversée transocéanique. C’était aussi le cas de Stéphane, d’ailleurs. Tous deux avaient commis la même erreur en choisissant un partenaire inexpérimenté. Évidemment, j’aurais dû comprendre où cette conversation nous mènerait…

J’ai cherché qui pourrait bien faire équipe avec Mos. À cette époque, mon frère venait de terminer sa traversée de l’Atlantique Nord sur le Vivaldi Atlantic 4. Le bateau et ses quatre rameurs avaient battu le record de vitesse sur cette distance. Steve ne manquait pas d’expérience. Je l’ai donc appelé du restaurant et lui ai parlé de Mos.

J’ai tout de suite senti qu’il était intéressé. Mais sa fille Kathie se trouvait alors à côté de lui. Lorsqu’elle a réalisé de quoi il parlait, elle a compris qu’il risquait d’être absent une fois de plus durant des mois, et notamment au moment de Noël. Ça l’a tellement horrifiée, qu’elle a instantanément fondu en larmes. En avisant sa réaction, Steve m’a demandé de remercier Mos de sa part et de lui dire qu’il ne pouvait pas accepter.

— Mais pourquoi n’irais-tu pas, toi ? m’a-t-il alors suggéré.

— Je ne peux pas, répondis-je. Je suis chargé de l’organisation de la course. Et en avril, je retourne au Japon.

La seule autre personne qui me vint à l’esprit fut mon patron, Simon Chalk. C’était un rameur transocéanique confirmé et passionné. Lui aussi parut intéressé. Malheureusement, il avait d’autres obligations. Non seulement il devait superviser la course qui venait de commencer mais, de plus, il avait énormément de travail en tant que promoteur immobilier.

— Mais pourquoi ne partiriez-vous pas, Mick ? suggéra-t-il.

Je ne pus dissimuler mon étonnement.

— Mais parce que je travaille pour vous, lui rappelai-je. Et ensuite, je dois partir pour le Japon en avril.

— Je devrais pouvoir trouver quelqu'un pour vous remplacer, m'assura Simon. Et vous aurez tout le temps de vous préparer pour le Japon en rentrant…

Je réfléchis à cette suggestion. Mos était déjà en train d'imaginer la façon dont nous pourrions rattraper le reste de la flotte. Je savais que nous nous entendrions bien. S'il était possible de se disputer avec lui, il était impossible de lui en vouloir très longtemps. Il était bien trop gentil pour cela. De plus, ce serait pour moi un excellent entraînement avant le Pacifique Nord.

— D'accord, déclarai-je enfin. Je veux bien partir, Mos. Mais à une seule condition.

— Laquelle ?

— Que nous renommions notre bateau le Charmed Life.

— Pourquoi donc ? s'enquit-il, curieux.

Je lui parlai alors de mon expérience sur le Pacifique et de l'importance qu'avait revêtue pour moi la chanson *Charmed Life* du groupe Divine Comedy. La notion de « charmed life », de vie enchantée, était devenue pour moi un talisman contre l'adversité. « Never, never, never, never, never give up » était devenu ma devise.

Mos aima mon histoire et accepta aussitôt de rebaptiser le bateau. Une fois de plus, je me trouvais donc sur le point de traverser l'Atlantique…

18

Avis de tempête

Nous devions remettre rapidement le bateau de Mos en état de naviguer. Il avait déjà été sorti de l'eau, partiellement démonté et attendait d'être emballé pour reprendre le chemin de l'Angleterre. Si nous voulions avoir la moindre chance de rattraper la flotte, il allait nous falloir faire très vite. Le temps jouait contre nous.

Je m'aperçus alors que nous avions un autre problème. De tous les bateaux en compétition, le Charmed Life était le plus mal réglé. Il était bien construit, assez sûr et étonnamment rapide. Mais si j'avais eu plus de temps devant moi, j'aurais remplacé la plupart des systèmes qui avaient été installés à bord.

Ce n'était pas de la faute de Mos. Une fois de plus, il s'agissait purement d'une question d'expérience. Si je m'étais trouvé en face du Mrs D. tel qu'il était préparé pour notre toute première course, j'aurais probablement trouvé au moins autant à redire. Mais le fait d'en avoir conscience ne diminuait en rien la frustration que j'éprouvais alors.

La première chose que je remarquai, ce fut que les rames n'étaient pas au bon format. Elles étaient sans doute parfaites pour la navigation en eau douce mais elles n'étaient pas du tout assez solides pour affronter l'océan. Elles risquaient de se briser à la première tempête. Malheureusement, nous n'avions pas le temps d'en faire venir d'autres.

J'eus l'occasion par la suite de m'apercevoir que je ne m'étais pas trompé – en fait, j'avais même sous-estimé la fragilité de ces rames. Lorsque nous arrivâmes à Antigua, il ne nous en restait plus qu'une sur les huit que nous avions emmenées. La seconde dont nous nous servions s'était cassée aussi et nous avions dû la réparer. Elle a tenu tout juste le temps qu'il fallait et

s’est brisée en deux moins de quarante-cinq minutes après notre arrivée, tandis que Mos emmenait l’un de ses amis faire un tour dans le port.

Le système de désalinisation de l’eau est un élément essentiel, lors de ce genre de traversées. Celui qui se trouvait à bord était l’un des moins chers et des moins efficaces. J’en savais quelque chose : c’était celui que Steve et moi avions choisi pour notre premier voyage. Bien que nous ayons eu la chance qu’il tienne le coup jusqu’à notre arrivée, ce n’était pas le cas de nombreux autres rameurs qui l’avaient utilisé.

De fait, il suffit à peine à produire l’eau dont nous avions besoin pour boire et pour cuisiner. Il produisait au mieux six litres d’eau par heure alors que le Spectra que j’utilisais dans le Pacifique pouvait en fabriquer jusqu’à vingt-cinq. Ce genre de différence change tout lors d’une traversée à la rame.

Cela signifie que l’on n’est jamais obligé de limiter sa consommation. On peut boire à volonté. On peut se laver à l’eau douce. On peut rincer le bateau pour ôter le sel, notamment sur les bancs de nage. Ce dernier usage est très important. Car le sel qui s’accumule sur le siège d’un rameur devient terriblement irritant et rend la nage d’autant plus difficile. Enfin, un bon système de désalinisation consomme moins d’énergie, ce qui n’a pas de prix.

Hélas, celui qui se trouvait à bord avait été intégré au bateau. Le remplacer par un meilleur système aurait coûté plusieurs milliers de livres. Mos n’avait pas jugé bon de le faire. C’était une décision que je pouvais parfaitement comprendre sur le plan financier mais qui était regrettable sur le plan technique. J’avais passé l’année précédente à expliquer à toutes les équipes avec lesquelles je discutais que le Spectra était une bien meilleure option. La plupart d’entre elles avait suivi mon conseil et voilà que je me retrouvais avec le modèle de base à bord de mon propre bateau.

Le système de direction était également médiocre. Là encore, il ne différait pas beaucoup de celui qui équipait le Mrs D. en 2001. La seule différence, c’est qu’au lieu de régler la direction du gouvernail à la main, on l’ajustait à l’aide d’un pédalier. Je n’ai jamais été fan de ce genre de système. Mais au moins, il me parut assez résistant pour tenir le coup.

Malheureusement, il se révéla aussi être d'une précision assez douteuse, particulièrement par gros temps.

De toute façon, je ne pouvais pas non plus le modifier. Le bateau était sûr mais il était bien moins efficace qu'il n'aurait pu l'être avec un matériel adéquat. Je devrais néanmoins m'en contenter. En revanche, il m'était possible de modifier l'équilibrage. Je vidai donc la totalité du navire, enlevant tout ce qui n'était pas fixé à la coque.

Je commençai par éliminer tout ce qui était superflu. À la fin de cette sélection, j'avais écarté pas moins de quatre-vingt-cinq kilos de matériel inutile. Il y avait même une manique que j'avais trouvée mystérieusement attachée au pont. Pendant que je m'occupais du chargement du bateau et de la répartition du poids, je demandai à Mos de se charger de la sélection musicale.

Il disparut avec un technicien de l'île avec qui nous avions fait connaissance et tous deux entreprirent de remplir le lecteur MP3 dernier cri dont Mos avait fait l'acquisition. Le lendemain, lorsqu'il revint me voir, il paraissait à la fois amusé et un peu penaud.

— Mick, me dit-il, j'ai une bonne et une mauvaise nouvelle pour toi…

— Commence par la bonne.

— Hier soir, j'ai téléchargé mille six-cents albums d'artistes du monde entier dans le lecteur MP3.

— Et la mauvaise nouvelle ?

— Apparemment, ce matin, je les ai tous effacés sauf un.

Nous n'avions malheureusement plus le temps d'en télécharger de nouveaux. Six jours après la date du départ officiel, Mos et moi nous élançâmes donc sur l'océan Atlantique pour entamer le voyage de trois mille milles qui devait nous conduire jusqu'à Antigua. Pendant plusieurs mois, nous serions coincés sur un bateau équipé d'un système de désalinisation inefficace, de rames trop fragiles, et d'un système hi-fi qui ne pouvait diffuser qu'un double-album de Robbie Williams, *Swing When You're Winning*…

Mos et moi partagions un sens aigu de la compétition et, malgré notre départ tardif, nous comptions bien tenter notre chance de remporter la

course. Paradoxalement, le fait que la météo annonce plusieurs tempêtes me paraissait assez encourageant. Même si nous ne parvenions pas à gagner, nous devrions au moins pouvoir rejoindre le groupe de tête.

Il y avait en effet assez peu de rameurs expérimentés, cette année-là, et je savais que dès que les premières tempêtes éclateraient, une bonne partie des équipages déploieraient leurs ancres flottantes et se réfugieraient dans leurs cabines. Au début de leur périple, ils n'auraient ni la volonté, ni la confiance en eux nécessaire pour ramer par gros temps.

Nous, nous le ferions. Et à chaque nouvelle tempête, nous regagnerons un peu plus de terrain. Évidemment, pour que cette stratégie s'avère payante, il faudrait que nous soyons tous deux capables de ramer aussi longtemps que possible dans des conditions difficiles.

Je l'expliquai à Mos. Je lui dis que chaque tempête constituerait pour nous une opportunité à saisir. Et même lorsque nous ne pourrions plus ramer, nous pourrions tout de même profiter de ces perturbations. Au cours de mes traversées, j'avais appris à optimiser l'usage de mon ancre flottante. Tout ce que je lui demandai, c'était de me faire confiance et de continuer à ramer même lorsque la mer démontée lui semblerait terrifiante.

Dans la douce chaleur du restaurant du port où nous eûmes cette discussion, il s'engagea avec ferveur à le faire. Mais lorsque nous dûmes affronter le premier grain un peu sérieux, il se montra nettement moins enthousiaste. Cela faisait trois jours que nous étions partis lorsque la tempête qui était annoncée éclata.

Nous avions déjà réussi à rejoindre les derniers bateaux de la course – qui étaient pourtant censés avoir six jours d'avance sur nous. Nous avancions à un bon rythme et nous rattrapions progressivement notre retard sur le peloton de tête. Mos s'adaptait plutôt bien à la navigation océanique et à la vie à bord.

Dès que la tempête déferla sur nous, la plupart des équipages lancèrent leurs ancres flottantes et se claquemurèrent dans leurs cabines ainsi que je l'avais prévu. Plus nous parviendrions à tenir le coup avant de faire de même et plus notre retard se réduirait.

Mos est un excellent homme d'affaires. C'est aussi un pilote de moto et de

voiture de course qui n’a peur de rien. Mais au cours de ces premiers jours de course transocéanique, je suis sûr que même lui reconnaîtrait qu’il n’était pas dans son élément. Comme le vent et la houle forcissaient et qu’une pluie torrentielle commençait à s’abattre sur nous, notre vitesse se trouva quasiment divisée par deux. Mais c’était toujours mieux que de se trouver à l’arrêt, comme la plupart de nos concurrents.

Ramer dans ces conditions est épuisant. Le bateau ne cesse de tanguer et de rouler, ce qui le rend plus difficilement manœuvrable. À un moment, une vague nous percuta par la bande, arrachant la rame des mains de Mos. Elle rebondit et heurta violemment son poignet. Le cri qu’il poussa me fit sortir de la cabine. Je vis aussitôt qu’il avait un bleu et qu’il s’était coupé. Mais la blessure ne paraissait pas bien grave.

— Je ne peux plus ramer, me dit-il.

— Pourquoi ? lui demandai-je, passablement sidéré.

— Je me suis blessé, s’exclama-t-il. Comment veux-tu que je rame ?

Je me rendais bien compte qu’il était secoué. Et il me semblait que c’était au moins autant par les conditions météo que par cette blessure. Je constatai que mon quart ne devait pas tarder.

— D’accord, lui dis-je. Je prends les rames. Va te reposer et nous verrons comment tu te sens à la prochaine rotation.

Il acquiesça et je m’installai sur le banc de nage. Il pleuvait des cordes, le ciel était plombé et bas, la mer grise et menaçante. C’était un décor assez déprimant mais je savais que les apparences étaient trompeuses : l’important, c’était que nous continuions à progresser vers le sud-ouest. Et s’il n’était pas facile de ramer, c’était toujours possible. Si nous voulions rattraper les premiers bateaux, c’était précisément le type de temps qui nous avantagerait.

Lorsque vint l’heure de la relève, Mos sortit de la cabine et me dit qu’il ne pouvait pas ramer. Il avait pris des antalgiques mais son poignet le faisait toujours souffrir. Je n’étais pas seulement déçu, j’étais en colère. Je ne doutais pas du fait qu’il avait mal mais je ne voyais pas en quoi cela pouvait bien l’empêcher de ramer. Il pouvait bouger ses doigts, après tout.

J’avais accepté de faire équipe avec lui pour rallier Antigua le plus

rapidement possible. Lui-même espérait faire un bon temps. Et surtout, je tenais à être rentré assez tôt pour préparer mon propre bateau pour le Japon. Or nous n'en étions qu'au troisième jour et il refusait de ramer. Cela risquait rapidement de virer au cauchemar.

— Je ne te le demanderais pas si je ne pensais pas que c'était possible et que tu étais en état de le faire, lui dis-je.

Mais c'était peine perdue : il ne voulait plus ramer.

— Tant pis, conclus-je. Va te reposer et je continuerai à nous faire avancer.

Je passai les dix heures suivantes à ramer jusqu'à ce que cela ne serve plus à rien. Mais j'étais parvenu à gagner vingt milles sur les autres bateaux. Et pendant tout ce temps, mon équipier avait dormi à poings fermés, me laissant faire tout le travail. C'était la raison pour laquelle je n'avais pas voulu remplacer mon frère par un autre rameur après notre transatlantique. Jamais une chose pareille ne se serait produite si c'était Steve qui avait été à bord. En fait, jamais cela ne serait arrivé si je m'étais trouvé en compagnie d'un autre marine…

C'est alors que je pris conscience que c'était moi qui étais en tort. Une fois encore, j'étais en train de reprocher à quelqu'un de ne pas agir comme un marine. Mais Mos n'en était pas un. Je devais me rappeler que je n'étais plus dans l'armée. Tous les autres compétiteurs se trouvaient alors dans leur cabine, en attendant que la tempête passe. J'étais le seul de toute la flotte à m'entêter. En réalité, c'était Mos qui réagissait normalement et moi qui sortais du lot. Et si je continuais à me conduire de cette façon à son égard, je risquais fort de gâcher notre collaboration.

Après avoir cessé de ramer, je criai à Mos que j'avais besoin d'aide pour déployer l'ancre flottante. En réalité, j'aurais très bien pu le faire seul mais je savais qu'il me fallait désamorcer rapidement la situation. Après tout, il commençait seulement à s'adapter à ce qui était pour lui un tout nouvel environnement. Et jusqu'à ce que la tempête se lève, il s'en était parfaitement sorti. Ce dont il avait besoin, c'était de mon soutien, pas de mes critiques.

Je devais cependant lui faire comprendre aussi que nous n'étions pas là pour nous amuser. Plus nous passerions de temps en mer et plus nous

laisserions à l'océan de chances de nous arrêter. La conclusion de ma première course transatlantique me l'avait démontré de façon éloquente. Il allait donc nous falloir trouver un juste milieu. Lorsque nous eûmes déployé l'ancre flottante, je me tournai vers mon équipier.

— Mos, il faut que nous parlions, lui dis-je. Voilà comment je vois les choses, camarade. Si tu te casses le bras, je ramerai jusqu'à Antigua pour vous ramener, toi et ce bateau, quel que soit le temps que cela me prendra. Si je me casse le bras, je compte sur toi pour faire la même chose. Par contre, je ne veux pas t'entendre te plaindre parce que ton poignet te fait souffrir. Nous devons continuer à ramer même si c'est difficile ou douloureux. Je peux te promettre que tu ne m'entendras jamais me plaindre simplement parce que j'ai mal. L'océan sur lequel nous nous trouvons est dangereux. Nous devons travailler ensemble pour le traverser le plus rapidement possible. Et nous devons pouvoir nous faire mutuellement confiance. C'est la seule façon dont les choses peuvent fonctionner…

Mos ne répondit rien. Mais nous passâmes les heures qui suivirent dans la cabine tandis que la tempête faisait rage au-dehors. Et il ne chercha pas à m'étrangler dans mon sommeil. J'en déduisis qu'il était prêt à considérer ce que je lui avais dit. Une chose est sûre, en tout cas : à partir de ce jour-là, il changea totalement d'attitude et il ne tarda pas à devenir le meilleur coéquipier dont j'aurais pu rêver.

Il était demeuré lui-même, bien sûr. Il était constamment en retard pour les changements de quart et jamais il n'aurait imaginé pouvoir se présenter en avance. Il sortait de la cabine en se brossant les dents, crachait sans penser à regarder d'où venait le vent et m'aspergeait généralement de dentifrice.

Il n'avait absolument pas conscience du fait qu'un bateau à rame n'était pas l'endroit idéal pour apprendre à jouer de l'harmonica – particulièrement pour l'équipier qui partageait le navire avec lui. Je dois reconnaître néanmoins que la version de *Auld Lang Syne* [*Ce n'est qu'un au-revoir*] qu'il interpréta pour le Nouvel An n'était pas inintéressante.

Malgré ces petits défauts, et bien qu'il ne se sente pas toujours très à l'aise dans cet environnement parfois terrifiant, il se montra parfaitement à la hauteur. Quant à moi, je demeurai le militaire en retraite grincheux et pressé

d’arriver à Antigua. Mais je pris garde à montrer régulièrement à mon partenaire que je respectais le courage dont il faisait preuve.

Et si notre équipe ne semblait pas aller de soi au début de notre traversée, plus le Charmed Life progressait vers l’ouest et plus nous étions solidaires l’un de l’autre. Ce fut d’ailleurs une excellente chose. Car l’Atlantique était bien décidé à ne pas nous faire de cadeau.

19

Chavirage

Sur les vingt-six bateaux qui ont participé à la course de 2005, six ont été perdus. Fort heureusement, tous leurs équipages ont pu être secourus, ce qui reflète le travail que nous avions fourni pour assurer la sécurité des concurrents et optimiser les procédures de secours. Toujours au cours de cette édition, dix-sept autres navires ont chaviré – dont le nôtre.

À mesure que nous progressions vers l'ouest, les tempêtes se succédaient à tel point que l'on aurait pu se croire dans le Pacifique plus que dans l'Atlantique. Cette traversée s'avéra donc être un excellent galop d'essai avant mon retour au Japon.

Mais si féroces qu'aient pu être ces tempêtes, le réel danger provint surtout des vents dominants. En temps normal, ils soufflaient en direction des Caraïbes à une vitesse de dix à quinze nœuds. Mais cette année-là, ils atteignaient vingt à vingt-cinq nœuds. Au fil du temps, de grandes vagues commencèrent donc à se former. Et de temps en temps, l'une d'elle s'écrasait sur celles qui la précédaient, créant une réaction en chaîne.

Apparaissaient alors des vagues déferlantes monstrueuses qui semblaient sortir de nulle part et se précipitaient sur les bateaux sans que l'on ait pu anticiper quoi que ce soit. Ce fut ce qui nous arriva alors que nous nous trouvions à moins de deux semaines d'Antigua.

Lors de la première moitié du voyage, conformément à mes attentes, nous avions rapidement remonté notre retard et dépassé un bon nombre de bateaux. Avec six jours de handicap, nous ne pourrions jamais reprendre les trois ou quatre bateaux de tête mais nous étions juste derrière leurs poursuivants directs.

Malheureusement, c'est alors que Mos se fit mal, ravivant une vieille

blessure qu'il s'était faite en tombant à moto. Cela se produisit à cause du système de gouvernail à pédalier qui ne m'avait guère inspiré confiance. J'étais dans la cabine lorsque j'entendis un hurlement de douleur déchirant. Immédiatement, je me précipitai dehors où je trouvai Mos prostré sur le banc de nage.

Il était évident que cette fois-ci, il ne s'agissait pas d'une petite douleur au poignet. Il paraissait souffrir le martyr et pouvait à peine bouger. Il m'expliqua alors qu'au moment où il avait tendu le pied pour tenter d'atteindre le pédalier, le bateau avait fait une embardée brutale. Il s'était violemment tordu la jambe et le bas du dos.

À présent, il était bel et bien incapable de ramer. Je décidai de le porter jusque dans la cabine où il pourrait s'allonger. Ce fut loin d'être évident. Car non seulement il souffrait mais, de plus, il était intégralement recouvert de crème solaire qui le rendait terriblement glissant. Mos était un fanatique de crème solaire. Sans doute avait-il raison, d'ailleurs, car nous ramions le plus souvent nus pour éviter le frottement de nos vêtements.

Mais cette louable prudence l'avait transformé en véritable anguille qui me glissait entre les doigts. La scène aurait probablement été hilarante si notre pantomime ne l'avait pas fait souffrir à ce point. Je finis par l'installer dans la cabine où il avala une bonne dose d'analgésiques et s'endormit. Pendant trois jours, il continua à prendre des calmants et à somnoler.

Je lui dis alors que nous ferions peut-être mieux d'appeler le navire de sécurité. Il refusa tout net et se força à émerger de la cabine. Il parvint à se laver mais il était évident qu'il n'était pas encore en état de ramer. Il s'écoula en tout cinq jours avant qu'il ne puisse reprendre sa place sur le banc de nage. Fidèle à la promesse que je lui avais faite, j'avais continué à ramer pour deux. Mais en dépit de tous mes efforts, je n'étais pas parvenu à conserver l'avance que nous avions reprise et nous avions perdu plusieurs places.

Alors que Mos se remettait de sa blessure, il eut une idée brillante. Nous cherchions par tous les moyens à gagner de la vitesse et pour cela, il entreprit de régler les rames différemment. Or je ne pensais même pas qu'une telle chose fut possible. Bien sûr, je savais qu'il était important

d’ajuster leur position de façon à ce qu’elles ne se croisent pas et ne risquent donc pas de nous blesser. Mais je pensais que leur position en hauteur était fixe.

Mos me détrompa. Il m’expliqua qu’au fil du voyage, notre bateau s’était allégé. Nous étions plus hauts sur l’eau. Il pouvait donc s’avérer intéressant de changer l’angle d’attaque des avirons pour rendre nos mouvements plus efficaces. Sur le coup, j’avoue que je n’étais pas vraiment convaincu mais je le laissai faire. Il plaça donc des rondelles dans les dames de nage et ajusta leur inclinaison.

Lorsque j’essayai la nouvelle configuration, je n’en revenais pas. La différence était vraiment remarquable : la vitesse avait bel et bien augmenté et les efforts que nous devions déployer pour l’atteindre étaient moindres. L’expérience de rameur en eau douce de Mos s’était révélée payante et, pour la première fois, je pris conscience de l’intérêt qu’il y aurait pour moi à étudier les techniques d’aviron classique pour les transposer à la navigation maritime.

Grâce à ces nouveaux réglages et au rétablissement progressif de Mos, nous rattrapâmes progressivement le retard que nous avions pris. Par une nuit brillamment éclairée par la lune, alors que nous venions d’affiner une dernière fois le positionnement de nos pelles, je me retrouvai en train de ramer sur une mer profondément creusée par les vents dominants très violents qui soufflaient cette année-là.

Robbie Williams, l’unique artiste résident de notre navire, chantait pour la énième fois ses chansons dont, curieusement, je ne m’étais toujours pas lassé. Je ramais sans effort et nous progressions à une vitesse impressionnante. Mos avait réglé le bateau à la perfection. Nous filions vers le reste de la flotte et vers la ligne d’arrivée. Tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Et puis, soudain, à la lueur de la lune, je vis apparaître une vague immense, gigantesque, à côté de laquelle toutes les autres paraissaient dérisoires. Elle devait mesurer au moins douze mètres, fonçait droit sur le bateau et était déferlante. J’appuyai de toutes mes forces sur le pédalier

pour tenter d'orienter notre proue vers ce monstre. Mais rien ne se produisit.

Non seulement le bateau ne se plaça pas dos à la vague, seule position qui aurait pu éviter le chavirage, mais il se plaça de flanc, ce qui était la pire de toutes les orientations possibles. La dernière chose dont je me souvienne, c'est du Charmed Life au pied de la vague qui déferlait. Je la voyais se dresser dans le prolongement de ma rame droite, barrant le ciel et masquant les étoiles qui se trouvaient derrière.

Le temps se figea pendant quelques secondes tandis que je me préparais au pire, me raidissant sur mon siège. Durant quelques instants, j'eus l'illusion que, par miracle, la vague était passée. Puis, dans un grondement assourdissant, elle déferla sur nous. Je fus heurté de plein fouet par un mur liquide qui me propulsa hors du bateau tandis que celui-ci se retournait.

Je n'étais pas attaché et je retombai dans l'eau, séparé de mon embarcation, en pleine nuit. Je me rappelle avoir pensé alors : *Je ne peux pas mourir ici. Pas dans l'Atlantique. C'était censé n'être qu'un entraînement*… Je coulai alors avant de ressurgir quelques instants plus tard, toussant et crachant. Je sus aussitôt que je devais impérativement localiser le bateau. Car si je me trouvais séparé de lui par une crête de houle dans une telle mer, je pourrais très bien ne jamais le retrouver.

Heureusement, lorsque ces gigantesques vagues déferlantes passent, elles créent derrière elle une sorte de dépression momentanée. Et ce plat me permit d'apercevoir le Charmed Life à une trentaine de mètres de l'endroit où je me trouvais. Il était en train de refaire surface après avoir été momentanément submergé, coque vers le haut.

Je me mis aussitôt à nager vers lui de toutes mes forces. Et alors même que je commençais à me rapprocher, je vis le bateau qui commençait à se redresser. Le fanal qui se trouvait sur le pont reparut bientôt. De façon assez incroyable, il était toujours en place et allumé. Déjà l'eau commençait à s'évacuer par les bondes prévues à cet effet.

Je rejoignis enfin le Charmed Life et me hissai à bord, me laissant retomber sur le pont, haletant, le cœur battant à tout rompre. C'est alors que Robbie Williams se mit à chanter à pleins poumons : *Let me entertain*

you ! Après ce que je venais de vivre en l’espace de quelques minutes, cela paraissait totalement surréaliste.

Mos était dans la cabine, en état de choc. Il dormait profondément lorsque la vague nous avait heurtés et avait été projeté en tous sens dans la cabine tandis que le bateau roulait sur lui-même à plusieurs reprises. Il me fallut près de cinq minutes pour le convaincre de sortir. Fort heureusement, il n’était pas blessé. En revanche, il ne comprenait absolument pas où il se trouvait.

À quelques milles de là, et à peu près au même moment, l’American Fire Atlantic Challenge, bateau qui, en 2001, avait été piloté par mes amis Tom Mailhot et John Ziegler sous le nom d’Atlantic Star, fut frappé par une vague semblable. Les deux femmes qui se trouvaient à bord ne furent pas aussi chanceuses que nous. Leur bateau se retrouva entièrement submergé lorsqu’il se retourna et ne put se remettre d’aplomb. Elles durent rester accrochées à la coque en attendant les secours.

Lorsque nous reçûmes leur appel de détresse, nous contactâmes le navire de secours, le bateau école Stavros S Niavros, pour leur donner toutes les indications dont nous disposions. Nous suivîmes le sauvetage sur notre radio VHF pendant une bonne partie de la nuit. Emily Kohl et Sarah Kessans, les deux rameuses, furent recueillies et s’en tirèrent sans dommages. Mais nous avons tous eu de la chance ce soir-là, car les choses auraient très bien pu se terminer de façon bien plus tragique.

On m’a souvent demandé depuis pourquoi je n’étais pas attaché. Si j’avais été sur mon propre bateau, je l’aurais peut-être été. Mais la ligne de vie du Charmed Life se fixait à la taille, ce qui rendait la nage nettement plus difficile. J’avais fini par y renoncer complètement. Sur mes propres embarcations, en revanche, j’utilisais une ligne de vie attachée à ma cheville, ce qui était bien plus pratique.

À vrai dire, étant donné la violence du choc et la soudaineté du chavirage, je suis convaincu que, dans ce cas précis, une ligne de vie aurait été plus préjudiciable qu’utile. J’aurais pu me blesser gravement ou même perdre connaissance. Et dans ce cas, je me serais certainement noyé. La réalité, c’est qu’il n’y a pas de solution idéale. Et bien que mes bateaux aient

toujours été munis de plusieurs points de fixation prévus à cet effet, je ne porte quasiment plus jamais de ligne de vie.

Je ne prétends pas que ce soit une bonne chose. Mais c'est mon choix. J'ai appris à naviguer à une époque où les gens n'étaient pas aussi à cheval sur les questions de sécurité. Les marins que j'admirais se conduisaient comme s'ils ne faisaient qu'un avec la mer, quelle que soit la taille du bateau sur lequel ils se trouvaient. Ils la respectaient mais ne la craignaient pas.

C'est peut-être une vision romantique et dépassée mais c'est ma façon de voir les choses. Je veille toujours à ce qu'un bateau dispose de toutes les mesures de sécurité au cas où elles se révèleraient nécessaires. Mais je m'y fie moins qu'à mon propre jugement et à mon bon sens.

Quatorze jours après avoir chaviré, Mos et moi entrions fièrement dans le port de l'ancien chantier naval de Nelson, à Antigua, en ayant traversé l'Atlantique. Les deux dernières semaines avaient été assez inconfortables pour nous car le chavirage nous avait privés du couvre-siège en laine et du molletonnage qui recouvraient le siège du banc de nage, ne laissant que le bois. À ce jour, je porte encore les marques du mauvais traitement que ce siège fit subir à mon postérieur.

Nous arrivâmes le 5 février après soixante-et-un jours, deux heures et cinq minutes passés en mer. Nous pensions être arrivés sixièmes mais nous nous sommes aperçus ensuite que nous avions été disqualifiés pour être partis en retard. Mos était furieux mais je me suis contenté de sourire et de lui dire :

— Mos, tu viens de traverser un océan à la rame. Le reste n'a vraiment pas d'importance.

20

Retour au Japon

Lorsque j’ai mis pied à terre à Antigua, je me sentais surtout très fier. Mos et moi avions traversé l’Atlantique ensemble. Quarante-huit heures avant notre départ, nous étions encore quasiment des étrangers l’un pour l’autre. Et pourtant, nous avions réussi à surmonter ensemble des conditions extrêmement difficiles.

Cela avait été une expérience incroyable pour moi et j’avais beaucoup appris. Pas seulement au sujet de l’océan, cette fois-ci, mais aussi à propos de moi-même. Ce voyage m’avait également démontré que je pouvais parfaitement m’épanouir au sein d’une équipe, ce dont j’avais toujours douté depuis que je ne ramais plus avec mon frère.

La traversée m’avait également permis de comprendre qu’un binôme avait sans doute beaucoup plus de chance de réussir la traversée du Japon au Golden Gate Bridge qu’un rameur en solitaire. Mos et moi avions ramé presque sans nous arrêter, tant que le temps et notre état physique nous le permettaient. C’était de cette façon que nous étions parvenus à rattraper la majeure partie de la flotte.

En fin de compte, nous avions opté pour des périodes de deux heures de nage pour deux heures de repos, ce qui était le rythme que Steve et moi avions également fini par adopter en 2001. Dans cette configuration, le bateau avançait de façon continue et régulière, comme une locomotive à vapeur qui aurait toujours eu quelqu’un pour l’alimenter en charbon. Évidemment, c’était parfaitement impossible pour un homme seul. Il y a bien un moment où l’on doit se reposer et alors, on perd nécessairement du terrain.

Retourner dans le Pacifique avec un coéquipier me garantirait qu’il y

aurait toujours quelqu'un « au charbon ». Et ce serait un atout essentiel pour contrebalancer les conditions déplorables qui prédominent souvent dans cette région du globe.

Mon projet avait toujours été d'être le premier à franchir le Golden Gate Bridge en partant du Japon – pas forcément d'être le seul à le faire. Quand j'en vins à la conclusion que j'avais plus de chance de réussir avec quelqu'un que sans, ma décision fut prise presque aussitôt. La seule question était de savoir quel partenaire j'allais bien pouvoir trouver pour entreprendre un tel périple. Mais une fois de plus la chance – ou le destin – vola à mon secours.

Un jour ou deux après que Mos et moi sommes arrivés à Antigua, un rameur en solitaire appelé Chris Martin a terminé sa traversée. J'avais fait sa connaissance pendant la phase de préparation de la course et bien que nous ne nous connaissions encore que de façon assez superficielle, nous nous entendions bien.

Chris avait une vingtaine d'années et était un excellent rameur en eau douce. C'était quelqu'un d'assez populaire parmi les rameurs et il faisait partie de ces gens avec lesquels il est vraiment difficile de se disputer. Il possède un sourire communicatif et est bâti comme un boxeur de poids moyen. Tout comme moi, traverser des océans à la rame correspondait à l'idée qu'il se faisait de l'aventure. Et j'étais prêt à parier qu'après cette première expérience, il se laisserait probablement tenter par une seconde.

Presque tout ce qui se trouvait sur le bateau de Chris s'était cassé au cours de sa traversée. Il avait notamment brisé toutes ses rames qui étaient du même modèle que celles que nous avions utilisées. Malgré cela, il était parvenu à tout réparer au fur et à mesure et avait rallié Antigua. Avant d'apprendre cela, je pensais déjà qu'il ferait un bon équipier. Après, j'en étais convaincu.

En 2001, Steve s'était montré bien plus doué que moi pour remettre en état notre équipement. En 2005, Mos avait joué le même rôle, y ajoutant une connaissance du matériel qui lui avait permis de régler nos rames à la perfection au cours du voyage. Lui aussi avait un don pour réparer les choses. Quant à moi, ma devise était : si ce n'est pas absolument essentiel,

tu peux faire sans. Je n'aurais pas consacré mon temps à bricoler quelque chose dont je pouvais me passer. Je préférais m'en débarrasser et m'adapter.

Je savais que ce n'était pas forcément une bonne chose mais je n'avais pas cette fibre de bricoleur que possédaient mes équipiers. Or au cours d'un voyage de six mois, cette aptitude pouvait se révéler décisive. Le fait que Chris la possède et qu'il soit un rameur de classe internationale faisaient de lui le partenaire idéal.

Évidemment, il allait me falloir lui demander ce qu'il pensait de ce projet, peut-être même le convaincre. Je décidai donc de le rencontrer dans un bar en me disant que cela aiderait à détendre l'atmosphère. Par chance, il m'appela avec la même idée – se retrouver dans un bar, pas sur le Pacifique.

Quelques heures plus tard, nous nous retrouvâmes à la Mangouste Folle, un bar d'Antigua, où nous échangeâmes nos souvenirs de la course qui venait de s'écouler en buvant un certain nombre de bières. Je connaissais assez bien Chris pour savoir que je l'appréciais et pour soupçonner que, comme moi, il avait peut-être attrapé le virus de la navigation hauturière. En quelques minutes, je compris que je ne m'étais pas trompé à ce sujet.

Malgré tous les problèmes qu'il avait rencontrés, dont un chavirage, il avait adoré cette expérience. Bien sûr, cela ne signifiait pas pour autant qu'il se sentît prêt à la réitérer dans le Pacifique… Lorsque j'ai abordé le sujet à notre deuxième bière, il s'est déclaré flatté que j'aie pensé à lui mais il a décliné. Tandis que nous buvions notre troisième bière, il est revenu sur sa décision initiale.

À la quatrième, nous commencions déjà à imaginer comment améliorer encore le bateau que j'étais en train de construire. Aux petites heures du matin, après un certain nombre de cannettes supplémentaires, nous serions volontiers partis au Japon sans attendre si nous l'avions pu. Quant à moi, j'étais désormais convaincu d'avoir trouvé le partenaire idéal.

Bien entendu, le lendemain, une fois qu'il eut totalement dessaoulé, Chris me dit qu'il devait réfléchir avant de me donner une réponse ferme et définitive. Il ne voulait pas céder à un simple coup de tête après une traversée réussie. J'en convins et nous rentrâmes tous deux au Royaume-Uni. Là, je commençai à modifier mes plans.

Quelle que puisse être la décision finale de Chris, je n'aurais pas le temps de terminer le bateau de façon à arriver au Japon avant la fin du mois d'avril. Il ne me restait plus en effet que deux semaines pour cela. Cette fois, je ne comptais pas me précipiter. J'avais appris à mes dépens ce qu'il en coûtait de se jeter tête baissée dans une telle aventure.

Je décidai donc de repousser ma tentative de façon à parachever tranquillement mes préparatifs et à laisser à Chris tout le temps dont il aurait besoin pour se décider. Cela, du moins, ne prit pas très longtemps. Très vite, il me recontacta pour m'annoncer qu'il était partant. Le projet Golden Gate venait de changer de visage. Et ce fut une excellente chose. Car sans Chris à bord, je ne pense pas que j'aurais pu réussir.

Le contrat qui me liait à Woodvale arrivait à son terme et, étant donné le délai que je m'étais imposé avant de repartir pour le Japon, j'allais avoir besoin d'un nouveau travail qui me permettrait en outre de terminer la préparation du bateau.

De façon totalement inattendue, on me proposa un poste de skipper sur un yacht privé au Nigeria. Initialement, cela ne devait durer que six mois. Mais en réalité, je devais rester trois ans. Ce serait l'une des meilleures décisions de mon existence. D'une part parce que cela m'a permis de financer mon expédition dans le Pacifique et d'autre part parce que cela m'a donné la chance de rencontrer celle qui devait devenir ma femme.

Cela faillit pourtant ne pas se faire. Alors que j'étais en train de me rendre à un entretien pour cet emploi à Poole, sur la côte sud de l'Angleterre, je reçus un coup de téléphone des États-Unis. C'était Bill Wolbach, le producteur américain de la compagnie Lantern Films que j'avais rencontré lors de la course transatlantique de 2001. Bill et son fils Luke étaient devenus des amis depuis lors. Et ils avaient envie de réaliser un documentaire sur ma traversée du Pacifique.

— J'ai entendu dire que tu devais partir pour le Nigeria, me dit Bill.

— Peut-être, répondis-je. Je suis justement en train de me rendre à l'entretien d'embauche.

— Tu ne devrais pas aller là-bas, Mick. C'est un endroit dangereux.

— Mais j'ai besoin d'un emploi. Et d'argent pour financer ma traversée.

— Si tu veux, ma compagnie peut te sponsoriser, suggéra Bill. Quel que soit le montant, tu peux compter sur moi. Tu n’es pas obligé d’aller au Nigeria !

C’était une offre incroyablement généreuse. Mais venant de Bill, elle ne me surprenait pas. Hélas, je ne pouvais l’accepter. Je savais pertinemment que rien ne pouvait justifier un tel investissement de sa part. Même s’il réalisait un documentaire sur mon expédition, les droits ne suffiraient jamais à le rembourser.

Et puis, je crois que la perspective de partir pour l’Afrique me paraissait excitante. Et de fait, quarante-cinq minutes plus tard, j’avais décroché le poste et je commençais à penser à mon prochain déménagement pour Lagos…

21

Grace

Bill avait vu juste. Lagos était un endroit dangereux. Ou du moins, la ville pouvait l'être pour qui ne prenait pas ses précautions. Mais c'était aussi un lieu terriblement excitant et j'en tombai amoureux dès l'instant où je m'y aventurai.

Étant anglais j'ai coutume de me plaindre continuellement – et tout particulièrement au sujet du temps. C'est chez nous un sport national. Les Nigérians, eux, ne se plaignent jamais. Au cours des trois années que j'ai passées à Lagos, je ne crois pas avoir rencontré quelqu'un qui ne pensait pas que le lendemain serait meilleur que la veille.

Bien que de nombreux habitants vivent dans des conditions de pauvreté abjectes, ils affrontent l'existence avec le sourire et une attitude irréductiblement positive. C'est une leçon de vie que je n'oublierai jamais. Travailler dans un tel environnement a été pour moi une expérience extrêmement enrichissante. C'était aussi très différent du monde des voiliers de luxe que j'avais fréquenté. Et c'était sans doute une des raisons pour laquelle cela me plaisait tant.

Dès qu'il fut établi que mon contrat courrait bien sur trois ans et non uniquement sur six mois comme initialement prévu, Chris et moi convînmes d'une date pour nous retrouver au Japon : avril 2009. Cela me laisserait le temps d'honorer mon engagement et nous permettrait de tout préparer au mieux. Ce que je ne savais pas, à ce moment-là, c'est qu'entre-temps, je me marierais aussi.

Une traversée océanique comporte toujours une dimension très égoïste. En avoir effectué quatre et en préparer une cinquième témoignait probablement d'un égocentrisme forcené. À ma décharge, j'en avais parfaitement

conscience à l'époque et je m'efforçais autant que possible d'éviter les relations affectives auxquelles je ne sentais pas prêt à donner la priorité sur mes ambitions maritimes.

Cela n'avait pas toujours été possible et je n'en étais pas très fier. Après tout, j'avais parfaitement conscience de ne pas être le petit-ami idéal. Et je ne pensais vraiment pas pouvoir me marier un jour. Mais tout ceci était sur le point de changer, simplement parce qu'un soir, à Lagos, j'ai perdu mon chauffeur.

La capitale économique du Nigeria est une ville tentaculaire, bouillonnante, chaotique et bourdonnante de l'activité de millions de gens dont l'immense majorité vit dans le dénuement le plus total. C'est aussi une ville très embouteillée dans laquelle il est malaisé de se déplacer. Les locaux utilisent pour la plupart des okadas, ces motos-taxis économiques, rapides mais assez dangereux. Pour quelques pennies, vous pouvez monter à l'arrière, remettre votre vie entre les mains d'un parfait inconnu et, avec un peu de chance, vous faire déposer n'importe où en ville.

J'étais plus privilégié et l'on m'avait accordé une voiture avec chauffeur. Bernard était un véritable géant et l'un des hommes les plus gentils que j'aie jamais rencontrés. Pour un expatrié vivant et travaillant à Lagos, un bon chauffeur est une bénédiction. Et Bernard était le meilleur. Mais dans ce véritable chaos urbain, même lui pouvait avoir des problèmes.

Ce soir-là, alors qu'il avait été retardé et que je ne disposais d'aucun moyen pour le joindre, je compris que je me trouvais dans une position très délicate. La plupart des Nigérians sont trop honnêtes et trop dignes pour s'abaisser à voler. Mais un riche expatrié comme moi qui se retrouvait seul au beau milieu de Lagos constituait une cible privilégiée pour ceux qui n'avaient plus d'autre choix que de voler pour pouvoir survivre.

Si je compatissais avec leur situation, je n'étais pas prêt pour autant à me laisser dépouiller. Il allait donc me falloir trouver très rapidement un moyen de transport. Mais je savais que si je commettais l'erreur de choisir le mauvais taxi, je courrais exactement le même risque. Je me dirigeai donc vers un groupe de gens du cru qui patientaient devant une station de taxi et

demandai à la personne qui me parut la plus fiable si elle pouvait me recommander un chauffeur.

Il se trouve – totalement par hasard – que c'était aussi la plus jolie femme qui se trouvait là. Elle me considéra comme si j'avais complètement perdu la raison et je lui expliquai que j'avais perdu mon chauffeur et que je préférais ne pas héler un taxi au hasard. Lorsqu'elle fut assurée que je n'étais pas fou, elle me dit qu'elle s'appelait Grace et elle accepta de m'aider.

Elle passa près de dix minutes à négocier avec plusieurs chauffeurs pour obtenir ce que j'espérais être une course sûre jusque chez moi. Mais alors que je m'apprêtais à monter dans le taxi qu'elle avait choisi pour moi, Bernard arriva enfin. Il m'expliqua qu'il avait été pris dans les embouteillages, ce qui n'avait rien d'étonnant à Lagos.

Sans réfléchir, j'étais sur le point de monter dans ma voiture, abandonnant là Grace et un chauffeur de taxi passablement furieux de s'être fait souffler sa course de cette façon. Songeant que ce n'était pas très galant de ma part, je me retournai. Je commençais par aller calmer le chauffeur en lui versant le montant de la course.

Puis je me tournai vers Grace et m'excusai profusément pour avoir sollicité son aide inutilement et lui avoir fait perdre son temps. Sans penser le moins du monde aux conséquences que cette rencontre fortuite pourrait avoir sur ma vie de rameur au long cours, je l'ai invitée à dîner avec moi pour me faire pardonner. Elle a accepté et c'est ainsi que nos relations ont commencé.

Je devais découvrir que Grace avait grandi dans le nord du pays, à Kaduna. Lorsqu'elle était enfant, se maison avait été brûlée parce que sa famille était chrétienne. De violentes manifestations islamistes avaient débouché sur une véritable émeute. Son père, sa sœur et elle s'étaient refugiés chez eux pendant que de nombreux chrétiens étaient massacrés dans les rues de la ville. Durant la nuit, des manifestants mirent le feu à la maison pour les forcer à sortir. Ils s'enfuirent par une fenêtre et partirent se cacher dans une fosse de drainage.

L'une de leurs voisines, une musulmane, les avait trouvés là et les avaient

suppliés de venir se réfugier chez elle pour ne pas qu'on les découvre. Cette femme et sa famille avaient déjà accueilli cinq autres familles chrétiennes et empêchaient courageusement les émeutiers armés de machettes et de faux d'entrer dans la maison. À ceux qui protestaient, ils citaient des passages du Coran qui justifiaient leur conduite.

Les émeutiers exigèrent que les rideaux soient écartés pour voir qui se trouvait là. Le père de Grace, ainsi que plusieurs hommes des autres familles, allèrent se cacher sur le toit pendant que les manifestants observaient les femmes et les enfants qui se trouvaient à l'intérieur, cherchant le moindre prétexte pour entrer et les massacrer.

À un moment, l'un des enfants avait pointé le doigt en direction du plafond en demandant ce que faisait son père. Terrifiée, sa mère l'avait fait taire d'une gifle. Le rire de Grace lorsqu'elle me raconta la scène dissimulait mal la peur qu'elle avait dû éprouver à ce moment-là. Pendant quatre jours, les familles chrétiennes demeurèrent cloîtrées dans cette maison avant de pouvoir s'enfuir en direction du sud.

— J'ai vu des gens se faire massacrer à coups de machette, me dit-elle ce soir-là. J'ai vu des gens brûlés vifs. Et lorsque nous sommes sortis de cette maison, nous avons dû enjamber des corps. Je n'oublierai jamais cette odeur…

J'ai encore du mal à comprendre comment la personne que j'en suis venu à aimer, cette femme si souriante, si pleine de vie et d'empathie, a pu traverser de telles expériences sans en ressortir traumatisée. Faire sa connaissance m'a permis de mieux prendre conscience de la chance inestimable que j'avais eue à la naissance. Contrairement à Grace, toutes les épreuves que j'ai dû affronter, je les ai choisies.

Quoi qu'il en soit, dix-huit mois après notre première rencontre et deux semaines avant que je ne quitte le Nigeria pour le Japon, Grace et moi prononçâmes nos vœux de mariage.

22

Trouver des raisons

Grace n’est pas la seule femme remarquable que j’aie rencontrée durant mon séjour en Afrique de l’Ouest. Un jour, les filles de Femi Otedola, l’homme pour lequel je travaillais au Nigeria, organisèrent une levée de fonds pour aider au financement d’une clinique qu’avait créée Theresa Laja Adedoyin. C’est à cette occasion que je l’ai rencontrée et que j’ai découvert son histoire.

Theresa a eu un terrible accident de moto tandis qu’elle se trouvait sur l’un de ces okadas que j’ai déjà évoqués. Comme beaucoup de Nigérians, elle est très religieuse. Et lorsqu’elle s’est retrouvée à l’hôpital et que les médecins lui ont annoncé qu’elle risquait de perdre une jambe, elle s’est mise à prier. Elle a promis à Dieu que s’il lui permettait de garder sa jambe, elle consacrerait le reste de son existence à accomplir son œuvre.

Lorsqu’elle est sortie de l’hôpital sans avoir été amputée, elle a tenu parole et a fondé l’hospice Hearts of Gold, la seule clinique pédiatrique du Nigeria qui accepte les enfants des rues de Lagos, qu’ils soient malades ou handicapés. Elle recueille aussi les bébés abandonnés.

Grace et moi sommes allés visiter cet établissement la veille de Noël pour rendre visite à Theresa et apporter de petits cadeaux pour les enfants. Cela restera comme l’une des soirées les plus mémorables de mon existence. Les enfants étaient fous de joie. Ils paraissaient heureux et épanouis dans cette clinique. Et cela, c’était grâce à Theresa qui est sans doute la personne que j’ai rencontrée qui se rapproche le plus d’une sainte.

La clinique était constituée d’un bungalow de trois pièces où vivaient quarante-six enfants qui présentaient toutes sortes d’afflictions physiques ou mentales. Ce qui me choqua le plus, ce fut de découvrir le nombre de

victimes de la thalidomide, un médicament responsable de nombreuses malformations à la naissance qui est interdit depuis longtemps dans les pays développés mais est toujours vendu dans les pharmacies non-réglementées du Nigeria.

La nuit où nous sommes passés à la clinique, un nouveau-né est arrivé. La police l'avait trouvé abandonné dans une poubelle et l'avait directement apporté à Theresa, sachant sans doute qu'elle était la seule à pouvoir faire quelque chose. C'était une adorable petite fille mais malheureusement, elle était née avec un seul bras. Sans l'intervention de Theresa, cette enfant serait probablement morte quelques heures seulement après sa venue au monde.

Chacun des quarante-six enfants qui se trouvaient à la clinique avait une histoire aussi tragique à raconter. Et la plupart d'entre eux n'auraient pas pu le faire s'ils n'avaient été accueillis à la clinique par Theresa et son équipe. Prendre conscience de cela m'ébranla profondément.

Jusqu'alors, j'avais profité de tous mes projets pour lever des fonds pour des organisations caritatives. Malheureusement, j'avais régulièrement été déçu par les grands organismes qui prenaient souvent un caractère bureaucratique et froid, voire cynique. J'avais donc fini par concentrer mes actions sur une petite structure, l'école pour sourds Hamilton Lodge de Brighton.

Bien que les circonstances soient totalement différentes, je retrouvai chez le personnel de la clinique de Theresa les mêmes qualités qui m'avaient plu chez les gens de Hamilton Lodge. Tous croyaient profondément en ce qu'ils faisaient. Leur travail était important pour eux et c'était perceptible dans chacun de leurs actes. Cela se reflétait aussi chez les enfants dont ils s'occupaient.

Chaque année, Hamilton Lodge organisait pour Noël une pantomime qui mélangeait de façon toute britannique contes de fées, pop culture et humour absurde. Tous ceux qui y assistaient étaient étonnés par le mélange de créativité, de travail et d'énergie dont les enfants faisaient preuve en cette occasion. Or cet état d'esprit trahissait surtout l'attachement indéfectible qu'ils éprouvaient envers leur établissement.

De la même façon, Hearts of Gold avait su créer un environnement stable et rassurant pour les enfants. Theresa gérait l'endroit avec autant d'autorité qu'un sergent de l'armée. C'était nécessaire. Il y avait tant d'enfants avec tant d'infirmités différentes et dans si peu d'espace que sans cette discipline, l'endroit aurait sombré dans le chaos.

Et pourtant, il était évident que tous les enfants adoraient Theresa. Cela se lisait dans leurs sourires. Et c'était une expérience émouvante de se trouver au milieu de tous ces êtres que la vie n'avait pas épargnés en dépit de leur jeune âge mais qui étaient si heureux, si épanouis dans cette maison emplie d'amour que Theresa et son personnel avaient su créer juste pour eux.

Je décidai donc que l'argent que je récolterais grâce à ma traversée du Pacifique serait réparti entre ces deux remarquables fondations.

23

Au Japon, enfin

Chris et moi sommes arrivés à Tokyo à la fin du mois d'avril 2009. Nous étions accompagnés par Neil Kent, un vieil ami de Boston qui avait toujours soutenu mes projets sportifs. Neil était électricien de formation et il était venu au Japon lors de mes deux séjours précédents.

Je le connaissais depuis l'âge de dix ans puisqu'il était en classe avec mon frère Steve. Mes parents l'ont toujours considéré un peu comme l'un de leurs fils. Neil était probablement la personne la plus intimement convaincue du fait qu'un jour, j'atteindrais bel et bien San Francisco à la rame. Et il n'aurait raté mon départ pour rien au monde.

Lorsque nous arrivâmes à Choshi, le temps était magnifique. Nous espérions que c'était un signe et que notre traversée se déroulerait dans d'excellentes conditions. Mais tel ne fut pas le cas. Notre bateau devait arriver quelques jours après nous et nous l'attendions en essayant de dominer la tension qui montait irrésistiblement en nous à l'approche du grand départ.

C'était ma troisième visite à Choshi et je connaissais donc très bien la ville. Mais tel n'était pas le cas de Chris. Et je suis certain qu'il était plus nerveux encore que moi. On ne peut le lui reprocher, d'ailleurs. Un simple coup d'œil à la côte torturée laissait deviner la puissance et la férocité de l'océan.

Si cette vue n'avait pas été assez explicite, un monument confirmait la dangerosité du Pacifique. C'était une stèle érigée sur une petite colline, le long de la route qui menait au port de plaisance. On y lisait le nom des très nombreux marins de la région qui étaient morts en mer. L'endroit nous rappelait l'énormité du défi que nous entendions relever.

La première chose que j’aie faite lorsque j’ai décidé pour la première fois de tenter la traversée du Pacifique à la rame, c’est d’aller trouver Tim Welford et Dom Mee pour leur demander quels conseils ils pouvaient me donner après la tentative infructueuse qu’ils avaient effectuée. Ils m’ont fourni une multitude d’informations concernant la navigation ou la préparation d’une telle expédition.

Mais s’il y a une chose que je n’ai jamais oubliée, c’est l’ultime conseil que m’a donné Dom, juste avant que je ne reparte :

— Fais très attention, lorsque tu seras là-bas. Si tu commets la moindre erreur, cet océan te tuera sans hésiter. C’est certainement un conseil dont devraient tenir compte tous les marins, où qu’ils soient. Mais il est particulièrement adapté au contexte du Pacifique Nord.

C’est d’ailleurs le seul que j’ai donné à tous ceux qui sont venus me faire part de leur envie de ramer sur cet océan. J’ai parfois ajouté :

— Mieux vaut ne pas y aller du tout.

Quelques jours après notre arrivée, comme prévu, notre bateau parvint à Choshi. Après avoir passé la douane, il nous fut livré au port par camion. Là, avec l’aide de Neil, Chris et moi entreprîmes de l’assembler et de vérifier l’ensemble des systèmes présents à bord.

C’est alors que nous reçûmes une visite totalement inattendue. Mos Morris, avec qui j’avais traversé l’Atlantique, avait décidé sur un coup de tête de venir nous voir partir. J’ai été vraiment heureux de le revoir et sa présence nous a permis de relâcher un peu la pression qui s’exerçait sur nous à l’idée de ce que nous nous apprêtions à entreprendre.

Chaque soir, nous prîmes l’habitude de nous rendre au karaoké. Je savais d’expérience que rester enfermé dans son hôtel à regarder les bulletins météo et à penser au départ était très mauvais pour le moral. Mais avec Mos dans les parages, cela ne risquait pas d’arriver. C’est l’un des plus grands fêtards que je connaisse.

Après bon nombre de réglages et d’ultimes vérifications, notre bateau était enfin prêt à partir. Nous l’étions aussi et nous le mîmes donc à l’eau. À présent, il ne nous restait plus qu’à guetter une fenêtre météo de vingt-quatre heures de beau temps qui nous permettrait de nous éloigner

suffisamment des côtes du Japon pour ne pas y être drossés en cas de tempête.

J'avais pris contact avec Lee Bruce, un routeur météo basé aux États-Unis. Il gère Oceanmet, un service de bulletins météorologiques personnalisés qui se destine aussi bien aux voiliers de luxe, qu'aux rameurs océaniques, aux expéditions ou aux aventuriers. J'avais fait appel à lui lors de chacun de mes voyages dans le Pacifique.

Lee excelle dans sa spécialité et c'est devenu un très bon ami. Mais sa façon de communiquer ses prédictions météo est assez particulière. En effet, il envisage toujours le pire des scénarios possibles. C'est parfaitement compréhensible. Et lorsque l'on se trouve sur un bateau de taille réduite, il faut impérativement en tenir compte.

Le seul problème, c'est que dans le Pacifique, les scénarios les plus pessimistes s'apparentent généralement à de véritables calamités climatiques. Cela signifie qu'une partie des bulletins de Lee s'apparente très souvent à de véritables scénarios de films catastrophe.

Début mai, il nous informa qu'un typhon se dirigeait vers nous. Cela signifiait bien sûr que nous ne pourrions partir avant qu'il n'arrive. Mais après son passage, les vents retomberaient et nous bénéficierions d'une fenêtre idéale. Certes, il pleuvrait beaucoup et la houle serait importante mais le vent serait en notre faveur et les conditions ne tarderaient pas à s'améliorer.

Je savais d'expérience que nous ne pouvions nous permettre d'attendre une meilleure opportunité. Il était impératif de partir le plus rapidement possible. Et de toute façon, les conditions parfaites n'existaient pas. En fonction de la vitesse du typhon, nous devrions pouvoir partir aux alentours du 8 mai.

Cela ne nous laissait pas beaucoup de temps, d'autant qu'un tel départ était un processus relativement complexe. Les gardes-côtes japonais devaient inspecter tout le bateau. Nous devions également obtenir une confirmation de notre plan de navigation et une autorisation de départ.

Il nous fallait aussi passer par les douanes pour faire tamponner nos passeports. Or le bureau le plus proche se trouvait à presque deux heures de

route de l’endroit où nous séjournions. Pour ne rien arranger, lorsqu’un passeport était ainsi tamponné, on était forcé de quitter le pays dans les vingt-quatre heures. En cas de brusque changement de temps, tout était à refaire.

Fort heureusement, nous bénéficions du soutien inconditionnel et très actif du Yacht Club de Choshi et de ses membres. Kaz Ebata, en particulier, se montra d’une aide précieuse. Âgé d’une soixantaine d’années, il travaillait au bureau du maire. Il avait déjà aidé Tim et Dom ainsi que moi-même lorsque j’étais venu pour la première fois en 2003.

Sur le moment, il avait été un peu surpris de voir que j’étais venu seul avec Neil. Mais il avait accepté de nous servir de traducteur et de guide. Lorsque j’étais revenu à Choshi pour ma deuxième tentative, il n’avait pas hésité à me venir en aide. Et il en alla autant en 2009. Comme beaucoup d’autres gens à Choshi, Kaz est ainsi devenu un ami.

C’est lui qui nous a conduits au bureau des douanes et de l’immigration où nous devions faire tamponner nos passeports. Contre toute attente, il parvint même à négocier pour nous un délai de validité de quelques jours supplémentaires en expliquant la nature très particulière de notre expédition et le risque que la météo faisait peser sur nous. Très franchement, je ne sais pas comment nous aurions fait sans lui.

Mos devait rentrer au Royaume-Uni avant notre départ et nous passâmes une dernière soirée au karaoké avant de lui dire au revoir. Puis nous nous préparâmes à l’arrivée du typhon qui, nous l’espérions, serait suivi d’une période de calme. Le 8 mai tombait un vendredi. La veille, comme prévu, le typhon déferla sur nous, nous offrant un petit avant-goût de la saison à venir.

Mais au matin du 8, contrairement à nos attentes, le typhon faisait toujours rage et la ville était noyée sous les averses torrentielles qui se succédaient impitoyablement. Nous avions pensé prendre la mer en début d’après-midi mais vers une heure, il n’y avait toujours aucun signe d’amélioration.

Or cette fenêtre était cruciale pour nous car la toute première difficulté de notre voyage serait de traverser les routes maritimes qui couraient le long de l’archipel japonais. Il y en avait deux : une près des côtes et l’autre à

plusieurs milles au large et elles circulaient dans des directions opposées. Un petit bateau des gardes-côtes devait nous escorter afin que nous puissions traverser sans encombre la première de ces routes.

Mais il était impératif pour cela de partir de jour. Les autorités nous avaient informés en effet qu'on avait dénombré trente-cinq collisions, l'année précédente. Et elles étaient bien décidées à nous éviter un tel sort. Nous avions donc les yeux rivés sur l'horloge et nous commencions à nous résigner à l'idée de devoir reporter notre départ.

Mais juste après une heure de l'après-midi, le vent diminua et changea brusquement de direction. Il ne constituait plus pour nous un obstacle et nous devrions pouvoir progresser suffisamment rapidement pour passer avant la nuit. Notre décision prise, nous décidâmes de fixer l'heure du départ à deux heures et demie.

Il pleuvait toujours à verse mais le vent était presque complètement tombé. Nous serrâmes les mains de Neil et de Kas, montâmes à bord de notre bateau et entamâmes notre long périple en direction de l'est.

24

Courant noir

S’éloigner des côtes japonaises est l’une des toutes premières difficultés que rencontre un rameur qui souhaite traverser le Pacifique. La meilleure façon d’y parvenir est de ramer de toutes ses forces en direction de l’est à partir de Choshi de façon à rejoindre au plus vite l’un des courants marins les plus puissants du monde : le Kuroshio.

Le Kuroshio, ou courant noir, est un flot d’eau chaude immense et puissant qui remonte des Philippines et passe à proximité des côtes japonaises. Juste au nord de Choshi, il se détourne vers l’est, vers l’océan. De là, il serpente dans cette direction sur plus de six-cents milles nautiques, s’enfonçant ainsi très loin dans le Pacifique.

Pour le rameur transocéanique, c’est un véritable tapis roulant qui peut se déplacer à une vitesse de sept nœuds par endroits. Si l’on parvient à pénétrer dans ce courant et à s’y maintenir, on se voit gratifié d’une poussée gratuite sur six ou sept-cents milles nautiques. Cela permet notamment d’échapper aux tempêtes qui préludent à la saison des typhons et balaient les côtes orientales du Japon.

Bien sûr, attraper ce courant n’est pas si facile que cela. Tout d’abord, il vous faut le trouver. Ensuite, il faut savoir rester en son sein. Chaque virage qu’il opère et chaque tempête que l’on croise est susceptible d’en faire sortir le bateau. Et une fois que l’on en est sorti, il peut être impossible de s’y introduire de nouveau.

On risque aussi de se trouver pris dans l’une des nombreuses zones de remous qui peuvent vous faire quitter le flux principal et vous déporter sur des centaines de kilomètres, vous ramenant même parfois vers votre point de départ. Au lieu de faire gagner du temps, le Kuroshio peut donc rallonger

le parcours de plusieurs centaines de milles et faire perdre un temps précieux.

Localiser ce courant, en revanche, est relativement simple : il suffit de se fier à la température. En quittant Choshi, l'eau est à 16°C environ. Au cœur du Kuroshio, elle peut atteindre 23°C, voire plus. Lors de mon premier voyage, j'avais emporté le thermomètre de la cave de mes parents pour mesurer ces variations (si quelqu'un de Boston lit ces lignes, il saura pourquoi la bitter était un peu plus chaude, cet été là). Notre nouveau bateau, le Bo, était équipé d'un senseur incorporé dans sa coque et d'un écran situé sur le pont.

Bo était l'abréviation de Bojangles, un nom directement inspiré par la chanson *Mr. Bonjangles* de Sammy Davis Jr. Je l'avais choisi car il me rappelait ma jeunesse et le pub de mes parents. Cette chanson fait un peu partie de la bande originale de mon enfance. C'était une période très heureuse, pour moi, et je voulais évoquer ces souvenirs.

Cela donnait aussi au bateau une personnalité. Or il est très important de traiter son bateau comme un membre de l'équipage à part entière. Pour cela, il doit avoir une identité propre et donc un nom adapté. Aimer son bateau et prendre soin de lui est la meilleure façon pour qu'il prenne soin de vous en retour.

Comme tous les bateaux sont considérés comme féminins en anglais, nous avons retiré le « Mr » de « Mr. Bojangles » et gardé uniquement « Bojangles » qui a vite cédé place au diminutif affectueux Bo. Et cela a totalement fonctionné : même Chris qui n'avait pas grandi avec les chansons du Rat Pack s'est profondément attaché au Bo. Et le bateau nous a rendu cette faveur en nous protégeant l'un et l'autre.

Le Kuroshio peut se situer n'importe où dans une zone distante de Choshi de seize à quarante milles nautiques. C'est la raison pour laquelle on doit impérativement disposer d'une fenêtre de vingt-quatre heures pour l'atteindre. D'après les images satellites que j'avais consultées avant de partir, le courant se trouvait à ce moment-là à vingt milles de la côte, ce qui était raisonnablement proche.

Après avoir réussi à traverser sans encombre les deux routes maritimes de

l’archipel nippon, nous constatâmes avec satisfaction que la température de l’eau commençait à augmenter. Nous avions atteint la limite extérieure du courant. Il nous fallait désormais résolument progresser de façon à nous enfoncer en son sein.

De cette manière, même si nous croisions des tempêtes – ce qui ne manquerait pas de se produire – nous pourrions utiliser notre ancre flottante pour éviter d’être déportés. Le courant se chargerait de nous faire traverser les vents adverses. Ce n’était peut-être pas la façon la plus rapide d’avancer mais il ne s’agissait pas d’une course, cette fois-ci : la seule chose qui comptait, c’était d’aller jusqu’au bout.

Lors de mon précédent voyage, j’avais emprunté le Kuroshio et couvert près de cent-ving milles en l’espace de vingt-quatre heures. C’était apparemment un record pour un rameur en solitaire, à cette époque. Durant les dix dernières heures de cette folle course, j’étais resté enfermé dans ma cabine à boire du thé pendant qu’une tempête tropicale faisait rage au-dehors.

J’avais tourné la proue de mon bateau vers le vent, déployé mon ancre flottante, et le Kuroshio me faisait donc avancer en marche arrière à travers la tempête à une vitesse de cinq nœuds. Ce n’était pas forcément la façon la plus confortable de voyager mais c’était certainement la plus efficace.

Tandis que Chris et moi nous apprêtions à passer notre première nuit de navigation sur le Pacifique, nous nous félicitions de ce départ rondement mené. Nous étions partis de Choshi par temps calme, au lendemain d’un typhon, nous avions traversé sans difficulté deux dangereuses routes maritimes et nous étions à présent au cœur du Kuroshio. Tout se déroulait très précisément comme nous l’avions prévu. Notre moral était bon et nous étions d’excellente humeur.

Mais le Pacifique nous réservait l’une de ces surprises terrifiantes dont il a secret. Et elle faillit mettre fin à notre expédition de façon très prématurée.

Pour quitter Choshi accompagnés par les bateaux de nos supporters, dont celui sur lequel se trouvait le pauvre Neil Kent qui paraissait souffrir du mal de mer, nous avions installé deux bancs de nage. Mais à présent que nous étions au large, il était temps de modifier la configuration du bateau pour

n’en laisser qu’un. Ce devait être la disposition que nous adopterions pendant presque tout le voyage, de façon à pouvoir nous relayer aux rames.

L’idée était de ramer tour à tour par périodes de deux heures et ce vingt-quatre heures sur vingt-quatre aussi souvent que ce serait possible. C’était le rythme qui m’avait si bien réussi durant mes deux traversées de l’Atlantique par équipe. Le fait de dormir de façon si entrecoupée était pénible mais les tranches de deux heures permettaient de maintenir une cadence de nage constante pendant tout son quart.

Il est impossible de le faire durant trois heures ou plus. On finit inévitablement par ralentir. Dormir plus longtemps signifiait donc perdre en efficacité et en vitesse. Nous récupèrerions une fois parvenus en Californie – en attendant, nous étions là pour ramer.

La nuit commença sans le moindre problème et nous commençâmes notre rotation. Mais alors que j’étais en train de me reposer, Chris m’appela soudain.

— Des lumières ! me cria-t-il. Il y a plusieurs lumières !

Je lui avais demandé de me prévenir s’il en voyait. Car en dehors de sa traversée de l’Atlantique, Chris n’avait aucune expérience de la navigation transocéanique. Moi, au contraire, j’étais skipper professionnel. Je savais distinguer les différents types de lumières, comprendre ce qu’elles signifiaient et, ce qui était plus important que tout, savoir si elles nous faisaient courir un risque de collision.

Lorsque Chris me héla, je m’imaginai qu’il avait repéré les feux de navigation d’un navire quelconque. Mais lorsque j’émergeai de la cabine, il tendit le doigt.

— Regarde un peu ça !

Je ne pus réprimer une exclamation de stupeur : l’horizon était constellé de feux de navigation et, à en juger par leur disposition, il devait s’agir d’une flotte de navires de pêche.

Jusqu’à ce jour, je n’en avais jamais vu autant regroupés à ce point. J’en comptai cinquante en tout.

— Qu’est-ce que c’est ? me demanda Chris, sidéré.

— Des bateaux de pêche, mon vieux. Des tas de bateaux de pêche…

Il faut dire que les eaux chaudes du Kuroshio ont le don d'attirer les poissons et constituent à ce titre une réserve de pêche très convoitée. Chris et moi plaisantâmes, supposant qu'ils devaient reconstituer la réserve de sushis que nous avions dévorés pendant notre séjour au Japon. Pour le moment les bateaux se trouvaient à plusieurs milles de nous et nous ne pouvions pas faire grand-chose. D'autant qu'ils étaient déployés sur une largeur d'au moins deux milles, ce qui nous empêcherait de les contourner.

— Garde un œil sur eux, dis-je à Chris. Avec un peu de chance, ils vont se déplacer avant que nous ne soyons à leur portée. Appelle-moi s'ils se rapprochent, par contre.

Sur ce, je retournai dans la cabine. Lorsque je pris mon quart, les bateaux étaient toujours au même endroit. Ils ne faisaient pas mine de s'éloigner mais ne se rapprochaient pas non plus de nous. Mais alors que j'étais retourné dormir, tout bascula soudain. Je fus tiré de mon sommeil par le mugissement d'une sirène de bateau toute proche. Immédiatement, je bondis sur le pont.

À six ou sept cents mètres à bâbord, j'aperçus un gros chalutier, probablement celui qui venait de faire retentir sa sirène. Chris était assis sur le banc de nage et me regardait fixement.

— J'étais sur le point de t'appeler, me dit-il. Regarde ça !

Un peu plus loin devant nous, je distinguai la flottille que nous avions aperçue. Elle était presque sur nous et je voyais très distinctement les différents navires qui la constituaient. En plus de dizaines de chalutiers, il y avait d'immenses navires de charge dont les ponts étaient puissamment illuminés. Lorsque les chalutiers avaient fait le plein de poissons, ils se rapprochaient de ces navires et des grues les déchargeaient. Pour éviter de venir percuter ces monstrueux bateaux de transports, les chalutiers étaient reliés à de petits remorqueurs qui les maintenaient à distance.

Le navire de charge que montait Chris était situé juste devant nous. Il était flanqué de deux chalutiers, un de chaque côté. Ceux-ci étaient reliés par des câbles à des remorqueurs distants de deux-cents mètres environ. En tout, cela représentait donc un obstacle de presque sept cents mètres qui se trouvait en plein sur notre chemin.

Le câble épais qui reliait les chalutiers aux remorqueurs oscillait de haut en bas au gré de la houle comme de véritables guillotines. Si nous traversions entre les deux bateaux, nous avions de fortes chances de nous faire pulvériser. C'est sans doute ce qu'avait compris le chalutier qui venait d'actionner sa sirène.

Il était déjà quasiment trop tard. En fait, notre seul espoir était que nous avions à bord un champion d'aviron de classe internationale. Un vent violent soufflait par bâbord, ce qui pourrait faciliter un peu notre manœuvre d'évasion.

— Chris, vire à tribord et rame de toutes tes forces ! criai-je. Il faut que nous contournions ce remorqueur par la droite !

Ce n'était pas le plus proche mais si nous avions contourné l'obstacle par bâbord, nous aurions été contre le vent. Il aurait pu nous repousser contre le remorqueur ou, pire encore, contre le câble qui continuait à osciller de bas en haut.

Chris dut le comprendre et il se mit à ramer tout en virant de bord, s'efforçant de donner autant de vitesse qu'il le pouvait à notre embarcation qui pesait tout de même une tonne. Nous passâmes à moins de cent mètres de la poupe du navire de charge. Notre bateau escaladait des vagues de deux mètres avant de retomber lourdement. A bâbord, nous pouvions voir le câble mortel qui séparait le chalutier du remorqueur.

Nous entendions le grondement du moteur du chalutier ainsi que les cris de l'équipage qui nous étaient probablement adressés. Plusieurs bateaux firent retentir leurs sirènes, ne faisant qu'ajouter à la tension nerveuse qui nous habitait en cet instant. L'équipage du remorqueur avait dû comprendre la situation délicate dans laquelle nous nous trouvions. Malheureusement, il ne pouvait pas y faire grand-chose.

S'il se déplaçait ou s'il larguait le câble, le chalutier risquait de percuter le bateau de charge, ce qui causerait bien plus de victimes encore. Je crois que si c'était moi qui m'étais trouvé sur le banc de nage, à ce moment-là, nous ne nous en serions pas sortis. Je n'étais tout simplement pas un assez bon rameur. Mais Chris semblait posséder une vitesse supplémentaire.

Je me tenais devant la cabine, fusée de détresse en main, et avec

admiration, je le vis au prix d’un effort herculéen dépasser le chalutier, éviter le câble et contourner le remorqueur. Nous passâmes à moins de trente mètres de la proue de ce dernier. Il avait fallu à Chris pas moins de quarante terrifiantes minutes pour éviter le danger qui nous guettait et aurait pu marquer la fin de notre traversée et même de nos vies.

Je n’avais pas bougé de l’endroit où je me tenais et j’étais tétanisé. Je n’osais donc imaginer dans quel état se trouvait Chris, en cet instant. Lorsqu’il eut fini de contourner le remorqueur et que nous eûmes laissé derrière nous le groupe de navires, il se tourna vers moi et me décocha un pâle sourire.

— Dis-moi que ça ne va pas être comme ça tout le temps, Mick, articula-t-il, essoufflé.

— J’espère bien que non ! répliquai-je.

25

Orage sur le Pacifique

Nous n’eûmes pas longtemps à attendre avant de nous trouver confrontés au défi suivant. Cette fois, il s’agissait de l’une de ces tempêtes dont le Pacifique a le secret.

Grâce aux bulletins météo constamment actualisés de Lee, en cette troisième nuit de voyage, nous savions à quoi nous attendre. Nous vîmes apparaître de lourds nuages noirs qui ne tardèrent pas à barrer l’horizon. Des averses courtes mais intenses annoncèrent l’approche de ce front menaçant. Puis des éclairs zébrèrent le ciel, suivis de tonitruants grondements de tonnerre.

Nous continuions à suivre le Kuroshio, progressant à vive allure et avalant les milles comme prévu. Nous avions réussi à négocier le premier virage du courant sans le perdre. Pour le moment, nous nous dirigions vers le sud mais nous ne tarderions pas à reprendre la direction de l’est dès le prochain virage. Cette année-là, le courant était nettement plus marqué.

Lors de mon dernier passage, en 2004, le Kuroshio se contentait de serpenter paresseusement vers l’est en formant des boucles assez lâches et faciles à suivre. Cette fois-ci, en revanche, il était bien plus rapide et se détournait par à-coups brusques, tantôt vers le sud, tantôt vers le nord, tout en maintenant sa progression globale vers l’est. Sa vitesse, combinée à celle de notre nage, nous portait à une vitesse de huit ou neuf nœuds, ce qui représentait environ quatre fois la vitesse moyenne que nous aurions pu maintenir par nous-mêmes.

Tout comme sur l’Atlantique, en cas de tempête, notre but était de continuer à ramer aussi longtemps que ce serait possible. La logique était en effet la même : tout mille gagné était bon à prendre et pouvait même

s’avérer crucial. Car si nous ne faisions pas la course contre d’autres navires, nous devions prendre de vitesse un adversaire bien plus redoutable encore : l’hiver.

Au début, nous fûmes juste trempés de la tête aux pieds par les averses. Le vent, bien qu’il ne cessât de croître, nous poussait dans la direction du courant. Quant à Bo, il démontrait ses extraordinaires qualités de navigation. Lorsque Chris prit les rames à son tour, à minuit, les éclairs se rapprochaient de plus en plus et il me demanda à quel moment nous devions arrêter.

— Dès que tu sens que ramer ne sert plus à rien, lui dis-je. Ou dès que les éclairs commencent à tomber autour de nous.

Je me fiais entièrement à son jugement et gagnai donc la cabine où je sombrai rapidement dans le sommeil. Je m’étais imaginé que Chris me rejoindrait dans l’heure. Aussi fus-je très surpris lorsque ce fut l’alarme qui me réveilla, deux heures plus tard. À la façon dont le bateau bougeait, je compris que la mer avait encore forci. Et les grondements du tonnerre étaient bien plus proches qu’auparavant. Alors pourquoi Chris n’était-il pas là ?

Je passai la tête par l’écoutille et vis qu’il était toujours sur le banc de nage, luttant héroïquement contre les vagues énormes qui nous entouraient de toutes parts. Je pouvais aussi sentir l’électricité dans l’air et je m’aperçus que ses cheveux se dressaient sur sa tête. Il se tourna alors vers moi avec la même expression que doit arborer un animal pris dans les phares d’une voiture.

— Est-ce que tu crois que je devrais rentrer, maintenant ? me demanda-t-il.

— Oui, mon vieux. Cela vaudrait mieux. En fait, tu aurais probablement dû le faire, il y a une heure.

Il lança un traînard derrière la proue. De cette façon, elle demeurerait face au vent et aux vagues mais notre embarcation continuerait à progresser bien plus rapidement que si nous avions déployé l’ancre flottante. C’était une excellente décision puisque la tempête nous poussait toujours dans la bonne

direction. Tout ce qui importait, c'était de ne pas chavirer et le traînard devrait prévenir une telle éventualité.

Chris se glissa alors dans la cabine avec moi au moment précis où un véritable déluge de pluie s'abattait sur nous, accompagné d'une série d'éclairs et de roulements de tonnerre. J'en profitai pour sortir la caméra et prendre quelques images de lui et des conditions météo.

— Rappelle-moi pourquoi nous faisons ça, déjà ? me dit-il en riant.

— Parce que personne ne l'a jamais fait avant, répliquai-je du tac au tac.

Cet échange deviendrait notre mantra chaque fois que le Pacifique se déchaînerait contre nous. Et cela se produisit très régulièrement au cours des six mois et demi qui suivirent.

Dehors, l'orage continuait à nous survoler, ponctué d'éclairs aveuglants et de détonations d'une intensité terrifiante. Finalement, en dépit du maelström au milieu duquel nous nous retrouvions pris, l'épuisement eut raison de nous et nous nous endormîmes à poings fermés, heureux de savoir que la tempête et le courant nous feraient gagner quelques milles supplémentaires pendant ce temps.

Ces trois premiers jours avaient constitué une mise en bouche particulièrement corsée et nous n'avions plus ni l'un ni l'autre le moindre doute quant à l'ampleur de l'épreuve qui nous attendait encore.

Lorsque l'orage se dissipa, le lendemain, nous reprîmes notre rythme habituel en alternant les sessions de nage de deux heures. Je savais que nous devions demeurer prudents tant que nous serions dans le Kuroshio car il était très facile d'en sortir par erreur mais beaucoup plus difficile de le retrouver lorsque cela se produisait.

Je ne suis pas sûr que Chris ait eu réellement conscience de l'importance de ce courant et du fait qu'il constituait le moyen le plus rapide et le plus sûr de nous éloigner du Japon. Les tours et les détours qu'il faisait n'aidaient pas et pouvaient donner l'impression que nous nous éloignions trop vers le sud. Et de fait, nous rallongions peut-être la longueur du parcours en milles mais nous la raccourcissions en durée.

En quittant le Japon, Chris avait inscrit San Francisco sur le GPS mais je l'avais délibérément éteint. Je savais qu'il s'écoulerait encore des mois de

lutte acharnée contre le Pacifique avant de pouvoir se diriger en ligne droite vers notre destination. Parfois, nous devrions nous détourner de notre cap. Parfois, nous serions même forcés de reculer. Garder les yeux fixés sur le GPS ne pourrait donc que nous déprimer.

J'expliquai à Chris la façon dont je voyais les choses : nous devions considérer notre voyage sous forme d'étapes. Nous établirions des objectifs à court termes raisonnables et nous efforcerions de les remplir avant de passer aux suivants. De cette façon, une étape après l'autre, nous progresserions tranquillement jusqu'au jour où nous franchirions enfin le Golden Gate Bridge.

C'était une méthode que j'avais mise au point lors de mes précédents voyages, lorsque j'avais compris que c'était la seule façon de lutter contre le sentiment d'écrasement total que pouvait provoquer l'immensité du Pacifique et les frustrations qu'il savait distiller.

— Notre but, pour le moment, c'est d'utiliser au maximum le Kuroshio, avais-je indiqué à Chris. C'est tout ce qui compte, pour le moment. Alors oublie San Francisco, nous nous en soucierons le moment venu.

Mais Chris n'était pas convaincu. Il voulait voir la distance qui nous séparait de notre but. Il voulait considérer l'expédition dans sa globalité. Malheureusement, cela signifiait que tandis que nous filions vers le sud, portés par le courant, il voyait la distance s'allonger.

— Nous avons couvert cent milles, aujourd'hui, lui indiquai-je à un moment.

Cela représentait pour moi une énorme progression.

— Oui, mais nous sommes à présent trois milles plus loin de San Francisco, répondit-il d'un air morne.

Le problème, c'était qu'il considérait ces distances comme des valeurs objectives. En réalité, la seule chose qui importait, c'était de rester sur le Kuroshio qui nous conduirait à l'est, quels que soient les détours qu'il prendrait pour cela. Je le savais parce que c'était la troisième fois que je l'empruntais. Mais Chris commençait à perdre la foi. Il voulait obliquer directement vers l'est. Et l'allongement du trajet lui minait le moral.

Au même moment, alors que nous nous apprêtions à obliquer de nouveau

en direction de l’est, nous courions un risque d’être happé par des remous qui auraient pu nous ramener vers le Japon. Cela ne fit qu’ajouter à l’inquiétude de Chris. Je finis donc par proposer un compromis : nous quitterions le courant, le temps de retrouver la boucle suivante qui remontait vers le nord.

Dès que nous émergeâmes du Kuroshio, l’eau commença à se refroidir et la vitesse du bateau s’effondra. Nous progressions désormais à une vitesse de deux nœuds, soit le tiers de celle que nous maintenions dans le courant. Et tous les milles que nous parcourions nous coûtaient. Il n’y aurait plus de bonus de distance tant que nous ne l’aurions pas retrouvé.

Pire encore, si par malheur le vent se retournait contre nous, nous risquions fort d’être complètement immobilisés ou de devoir utiliser l’ancre flottante pour ne pas reculer, ce qui serait plus déprimant encore. Nous étions désormais à la merci du moindre typhon.

Dès que nous eûmes quitté le courant, je sentis confusément que nous venions de commettre une erreur. Je l’avais su dès le début, bien sûr. Mais j’avais laissé la nervosité de Chris et l’inquiétude que m’inspiraient ces remous me détourner de ce que me dictait ma raison. À présent, il allait nous falloir retrouver rapidement la prochaine boucle du Kuroshio.

Cela nous prit une journée et demie d’angoisse et de progression au ralenti. Fort heureusement, avant que le temps ne tourne et n’ajoute à nos malheurs, nous parvînmes à retrouver le Kuroshio et à reprendre notre place en son sein. Le courant noir était peut-être fantasque, cette année-là, mais il finirait par nous mener là où nous voulions.

En le quittant, j’avais commis une erreur qui aurait pu nous coûter très cher mais fort heureusement, le Pacifique avait exceptionnellement décidé de se montrer clément.

26

Pas de fumée sans feu

Le Kuroshio avait joué un rôle essentiel dans la première phase de notre voyage mais, en réalité, il ne constituait qu'une infime portion de la route qui devrait nous mener jusqu'en Californie. À un peu plus de six-cents milles des côtes du Japon, il commença à faiblir puis disparut complètement. Notre tapis roulant était parvenu en bout de course et chaque mille devrait désormais être gagné à la force de nos bras – parfois plusieurs fois de suite.

Nous étions désormais parfaitement rompus au rythme que nous nous étions imposés. Notre bateau répondait parfaitement à nos attentes, les devançant même parfois. Et bien qu'éprouvante, la cadence de nage demeurait raisonnable. Nous progressions plus lentement en l'absence du courant, bien sûr, mais c'était une réalité que nous avions anticipée.

Les qualités de technicien de Chris se trouvèrent confirmées un jour où, au sortir d'un nouveau grain, je remarquai que nos batteries ne se rechargeaient plus. L'indicateur qui se trouvait dans la cabine signalait que, pour une raison inconnue, les panneaux solaires situés sur la coque ne fournissaient plus d'énergie.

Nous découvrîmes que l'un des boîtiers électriques qui se trouvait sur le toit de la cabine avait été attaqué par le sel. Apparemment, c'était de là que provenait le problème qui aurait pu s'avérer particulièrement embarrassant pour nous. Mais Chris ne tarda pas à trouver une solution et, deux heures plus tard, les batteries avaient recommencé à se charger comme si de rien n'était.

Chris m'expliqua qu'il avait réussi à modifier les branchements électriques de façon à contourner les parties du circuit qui avaient été

endommagées. Et comme j'avais continué à ramer pendant qu'il effectuait ces réparations, ce problème ne nous avait même pas coûté le moindre retard. Notre partenariat se révélait très fructueux, une fois encore.

Ce ne serait pourtant pas notre dernier problème électrique mais le suivant aurait très bien pu s'avérer fatal. Il s'est produit au bout de plusieurs semaines de voyage. Je ramais tandis que Chris se reposait dans la cabine. Ce jour-là, le ciel était couvert et brumeux. La mer était calme, paresseuse, et il n'y avait quasiment pas de vent.

La nage était difficile, d'autant que nous commencions à accuser une certaine fatigue après tout ce temps passé à ramer et à dormir de façon morcelée. À vrai dire, j'étais dans un tel état d'épuisement que lorsque j'ai vu la boussole située au-dessus de l'écoutille de la cabine se mettre à tourner à toute vitesse, j'ai d'abord mis cela sur le compte d'une hallucination causée par le surmenage.

Mais comme elle continuait son étrange manège, je me suis demandé si nous n'allions pas être enlevés par des extraterrestres. Or il n'y avait aucune soucoupe volante à l'horizon et personne ne chercha à me kidnapper. J'en fus donc réduit à chercher une explication plus terre à terre. Il me sembla alors que ma vue se troublait, comme si une brume s'était interposée entre la boussole et moi.

Je constatai alors que l'écoutille était entrouverte et que la brume en question paraissait en sortir. Et il ne s'agissait pas de brouillard mais de fumée. Lâchant les rames, je traversai le pont et ouvrit en grand l'écoutille pour découvrir que la cabine était emplie d'une épaisse fumée noire. Chris était toujours étendu dans son sac de couchage, apparemment endormi.

— Chris ! lui criai-je. Il y a le feu !

Je le secouai vigoureusement. Il émit un gémissement de protestation puis ouvrit les yeux avant de sursauter et de pousser un juron.

— Coupe le courant, lui demandai-je. Ce doit être le circuit électrique.

Aussitôt, il ouvrit la trappe qui permettait d'accéder au système et coupa le courant. La cabine était emplie d'une fumée âcre et toxique et Chris ouvrit l'autre écoutille pour créer un courant d'air. Nous commençâmes alors à

chercher ce qui avait bien pu causer ce début d'incendie. Un par un, nous ouvrîmes les compartiments du plancher mais ne trouvâmes rien de suspect.

C'est alors que, par-dessus l'épaule de Chris, je vis une trace de brûlé autour de l'un des boulons qui maintenaient les panneaux solaires en place. Il avait dû se mettre à chauffer, brûlant la coque en fibre de carbone qui, si elle avait résisté, avait laissé échapper cette épaisse fumée noire potentiellement très toxique. Fort heureusement, l'écoutille était restée entrouverte. Si tel n'avait pas été le cas, Chris aurait très bien pu mourir asphyxié.

Il nous fallut un certain temps pour comprendre ce qui s'était passé. En fait, le panneau solaire qui se trouvait à l'extérieur avait pris un coup. La charge électrique créée par le panneau passait donc dans le boulon. Ce dernier aurait dû être totalement isolé de la fibre de carbone qui était conductrice mais tel n'était pas le cas.

Évidemment, cela n'aurait eu aucune conséquence si à l'autre bout de la pièce, dans le placard qui contenait le système électrique, une petite vis mal isolée elle aussi n'avait pas été plantée dans la coque en fibre de carbone, fermant ainsi le circuit… Une telle série de coïncidences paraissait totalement improbable. Mais elle expliquait du moins pourquoi la boussole, prise dans ce champ électrique, s'était mise à perdre le nord.

Par chance, ce détail avait attiré mon attention, me permettant de repérer la fumée, de réveiller Chris à temps, de couper le circuit électrique et d'éviter ainsi que le bateau ne prenne feu. Une fois encore, nous l'avions échappé belle. Car tandis que nous remettions le circuit électrique en état, je suis certain que nous pensions tous deux à toutes les fois où nous avions dormi côte-à-côte dans la cabine, l'écoutille hermétiquement close.

Si l'incident s'était produit à ce moment-là, il est certain que nous aurions péri tous les deux dans notre sommeil…

27

Monts sous-marins

Les jours se changeaient en semaines et les semaines en mois. Notre idée était de nous maintenir très au sud. Certes, cela rallongerait notre trajet mais cela nous placerait dans une bien meilleure position pour mettre le cap sur San Francisco lorsque nous arriverions enfin à proximité de la côte américaine.

J’avais en effet découvert durant mon voyage en solitaire avorté, qu’en s’en approchant, les courants et à plus forte raison les vents poussent les navires résolument vers le nord. En arrivant trop haut, nous risquerions donc de terminer notre course bien au-dessus de San Francisco.

En passant pas le sud, nous nous rapprochions cependant sans le savoir de la prochaine difficulté majeure de notre voyage, une immense chaîne de montagnes sous-marines qui constituait en réalité le prolongement de l’archipel hawaïen. Certains sommets affleuraient à trois mètres à peine sous le niveau de la mer.

Théoriquement, ils auraient dû se trouver nettement au sud de notre route et nous n’avions aucune raison de les croiser. Deux semaines avant d’arriver à la longitude où elles commençaient, tout se passait exactement comme prévu. Nous progressions bien et les prévisions météo semblaient indiquer que nous n’aurions aucun mal à maintenir notre cap.

Mais les vents du sud et du sud-ouest qui étaient prévus ne se manifestèrent jamais. Et les choses se compliquèrent encore lorsque nous fûmes pris dans un courant qui nous entraîna résolument vers l’est. C’était sans doute une bonne chose, du point de vue de la distance parcourue, mais cela nous rapprochait également de la partie la plus septentrionale de la chaîne des monts sous-marins.

Nous découvrîmes alors que le courant en question était en réalité la partie haute d'un gigantesque tourbillon qui mesurait plusieurs centaines de milles de large. Il se dirigeait d'abord vers l'est puis en plein vers le sud, droit sur les monts sous-marins. En réalité, il semble que ce soit justement leur présence qui en ait été la cause.

Si nous voulions éviter de nous retrouver pris au piège, il allait nous falloir échapper rapidement au courant et nous diriger vers le nord au plus vite. Malheureusement, plus les milles se succédaient, nous rapprochant des monts, plus les vents qui nous étaient promis se dérobaient. Une chose était sûre, en revanche : nous étions toujours entraînés par le courant et courions droit à la catastrophe.

Naviguer au sein des monts sous-marins, alors que la profondeur pouvait passer de six kilomètres à trois mètres en l'espace de quelques milles, constituerait un risque non négligeable. Dans de telles conditions, toute dégradation du temps pourrait s'avérer mortelle. Car la houle dans le Pacifique dépassait les trois mètres, même par temps calme. En cas de tempête, nous risquerions d'être pulvérisés sur le sommet des monts.

Le terrible compte à rebours continua durant deux semaines, jusqu'à ce que nous ne soyons plus qu'à quarante-huit heures de la crête sous-marine. Nous étions toujours portés vers l'est par le courant mais il allait désormais nous falloir en sortir pour remonter sans délai vers le nord. Nous reçûmes alors un nouveau bulletin météo qui signalait un vent de sud. Mais il arriverait trop tard.

De plus, il serait suivi par une période de temps calme de dix heures mais ensuite, le vent soufflerait de nouveau, du nord, cette fois. Et il serait nettement plus violent. Nous aurions donc de fortes chances de reperdre la distance que nous aurions mise entre les monts et nous et de nous retrouver pris au piège.

Bien sûr, il y avait une chance pour que le courant nous fasse contourner les monts. Mais c'était peu probable. Tout nous laissait penser qu'il s'agissait bien d'un tourbillon concentré autour de la chaîne sous-marine. Nous le sentions d'ailleurs déjà obliquer légèrement vers le sud.

Nous décidâmes d'un commun accord que le risque était top grand et que

tôt ou tard, il nous faudrait nous arracher à son emprise. D'autant que, même si nous parvenions à franchir les montagnes, nous risquions de nous retrouver entraînés toujours plus loin par le tourbillon jusqu'au moment où nous repartirions en arrière. Cela pouvait nous faire perdre des centaines de milles.

J'étudiai les cartes pour tenter de trouver une échappatoire. Deux-cents milles plus loin, une porte de sortie s'offrirait à nous : il s'agissait d'une portion de l'océan où la chaîne montagneuse était nettement moins haute. Malheureusement, nous serions à la merci d'un brusque changement de temps qui pourrait nous repousser un peu plus vers le sud. De plus, nous nous détournerions beaucoup de la route que nous comptions emprunter.

Il existait une autre possibilité qui n'était pas non plus dépourvue de risques. Juste au sud de notre position, un étroit chenal se dessinait au milieu des montagnes sous-marines. Si nous le suivions, il nous conduirait jusqu'à un point situé à vingt milles au nord d'un sommet situé à six mètres de profondeur mais à seulement un mille au sud d'un autre situé à trois mètres. Si le vent de force 8 venu du nord se confirmait, nous aurions donc une marge de sécurité de vingt milles et nous devrions pouvoir passer et sortir du massif.

Plus je réfléchissais à la question et moins j'aimais l'idée de demeurer dans le courant durant des centaines de milles dans l'espoir de nous échapper par le sud. La voie septentrionale me paraissait a contrario représenter un risque calculé.

J'en parlai alors à Chris. Il n'était pas plus enthousiaste que moi à l'idée de slalomer entre ces montagnes mais il partageait ma défiance à l'égard de la voie méridionale. Nous n'avions que peu de temps pour prendre une décision. Si nous tergiversions trop longtemps, nous n'aurions plus d'autre choix que de partir pour le sud. Si nous voulions passer par le nord, au contraire, il allait nous falloir ramer pour commencer à nous extraire du courant. De plus, il nous faudrait impérativement atteindre l'espace dégagé que j'avais repéré avant que le vent ne se mette à souffler.

Nous optâmes pour le nord et commençâmes à souquer ferme durant plusieurs quarts. Au prix d'un violent effort, nous réussîmes à nous

soustraire au courant. Comme nous n'étions plus entraînés vers le sud, il devint nettement plus facile de ramer. Nous poursuivîmes notre route vers l'est, nous rapprochant du mont le plus élevé qui, comme prévu, se trouvait à deux ou trois milles au nord de notre position.

Comme j'entamai la deuxième heure de l'un de mes quarts, le vent tomba soudain. Pendant quelques minutes, il n'y eu plus un souffle d'air et je continuai à ramer en espérant que le bulletin météo ne s'était pas trompé, cette fois-ci. Puis, soudain, je sentis une brise caresser ma joue. Elle venait bien du nord nord-ouest et moins de dix minutes plus tard, elle avait tellement forci que ramer devint inutile.

Je déployai donc l'ancre flottante en espérant que nous ne nous déporterions pas en arrière. Car le courant auquel nous avions échappé n'était pas très loin derrière nous – à peine plus d'un mille, en fait. Nous n'y avions échappé que de justesse, ce qui commençait à devenir un invariant de ce voyage à travers le Pacifique Nord.

En l'espace de quelques heures, le vent s'était transformé en véritable tempête et malgré notre ancre flottante, nous étions inexorablement poussés vers le sud. Ce furent des heures éprouvantes sur le plan psychologique mais il s'avéra en fin de compte que la marge de sécurité de vingt milles qui nous séparait du mont était bien suffisante.

Pendant les quatre jours qui suivirent, nous nous frayâmes un chemin à travers les sommets submergés. Nous ramions de toutes nos forces tant que c'était possible et misions sur notre ancre flottante chaque fois que ce ne l'était pas. C'était une expérience tout aussi délicate que de se maintenir sur le flot du Kuroshio mais bien plus stressante puisque la moindre erreur pouvait s'avérer fatale.

Si une tempête avait éclaté à ce moment de notre voyage, les conséquences auraient pu être catastrophiques. Et dans un tel endroit, nos chances d'être secourus auraient été nettement amoindries puisque les navires de fort tonnage ne pouvaient espérer s'aventurer dans la zone.

Quatre jours après avoir quitté le courant pour nous aventurer dans les montagnes, nous émergeâmes sains et sauf sur l'autre versant de la chaîne.

Nous étions tous deux éperdus de soulagement. Les risques calculés que nous avions pris s’étaient avérés payants.

28

Inquiétant brouillard

En quittant la zone des monts sous-marins, nous aperçûmes un bateau de pêche qui profitait probablement de l'abondance de poissons sur ces hauts-fonds pour remplir ses filets. Nous passâmes à quelques milles seulement de lui.

Mais l'océan n'avait cependant pas renoncé à nous effrayer. Car alors que la nuit commençait tout juste à tomber, un épais brouillard recouvrit les alentours, limitant notre visibilité à deux mètres environ. Durant mon voyage en solitaire, ce genre de brume avait constitué un danger aussi récurrent que terrifiant. D'autant que le phénomène pouvait parfois perdurer pendant une semaine entière…

Endurer ce genre de conditions durant plusieurs jours relevait de la torture mentale. Car un tel brouillard ajoutait encore aux risques de collision. Cette fois-ci, pourtant, nous avions fait route nettement plus au sud et le phénomène nous avait jusqu'alors été épargné. Nous disposions néanmoins d'un avantage : dans cette zone, les chances de croiser un navire – en dehors bien sûr du bateau de pêche que nous avions aperçu – étaient nettement plus limitées.

Au milieu de la nuit, comme je me réveillai pour prendre mon quart, je fus accueilli sur le pont par Dolly Parton, l'une de nos interprètes préférées au cours de ce voyage. Entendre résonner la voix de la chanteuse de country au beau milieu de cette mer recouverte de brouillard ouaté était une expérience pour le moins surréaliste. Mais elle était aussi dangereuse.

Car en mettant la musique à plein volume comme il l'avait fait, Chris s'était privé du seul sens qui nous restait, en l'absence de la vue : notre ouïe. Tandis que je m'installais sur le banc de nage, je lui demandai donc

d’éteindre la chaîne hi-fi. Et je fis bien car, quelques minutes plus tard, je perçus dans le silence retrouvé le ronronnement d’un moteur de bateau. Malheureusement, les bruits portent loin sur l’eau et avec ce mur de brouillard, il aurait aussi bien pu se trouver à cent mètres qu’à cinq kilomètres.

Nous avions cependant un nouvel appareil à bord, un SIA ou système d’identification automatique, qui indiquait nos coordonnées et transmettait un ping radar aux bateaux qui passaient à portée. Jusqu’à présent, cela avait parfaitement fonctionné, éliminant presque complètement l’angoisse de la collision qui avait dominé mon expédition précédente.

Malheureusement, les bateaux de pêche n’étaient pas tous équipés de ce système et s’ils l’étaient, ils ne l’utilisaient pas forcément. Nous nous trouvions donc au beau milieu d’un banc de brouillard, à proximité d’un bateau qui avait de fortes chances de ne pas pouvoir nous détecter.

J’appelai Chris à la rescousse et il sortit sur le pont avec une lampe-tempête et des poêles qu’il se mit à frapper régulièrement l’une contre l’autre. La sirène qui équipait notre bateau avait effectivement rendu l’âme quelques semaines auparavant. Mais le ronronnement du moteur de cessait de croître, semblant indiquer que le bateau continuait à se rapprocher. Chris essaya alors de le joindre par radio mais n’obtint aucune réponse.

Pendant que je continuais à ramer, nous tentâmes tous deux de localiser le bruit et de déterminer la distance qui nous séparait de son point d’origine. Et pour la première fois depuis que nous avions quitté le Japon, nous enfilâmes nos gilets de sauvetage. La collision pouvait être aussi soudaine que dramatique et nous devions être prêts.

Cette situation perdura pendant au moins une heure avant que le son du moteur ne commence à décroître. Nous poussâmes tous deux un soupir de soulagement. Bien que je n’aie aucun moyen d’en être sûr, mon instinct me dit que nous sommes passés à moins de cent mètres du navire, cette nuit-là. Et le fait qu’il n’ait pas actionné sa corne de brume indique bien qu’il n’avait absolument pas conscience de notre présence.

À des milliers de milles de toute terre, nous avions failli percuter un autre bateau. Et une fois de plus, nous ne nous en étions sortis que de justesse…

Lorsque le brouillard se dissipa enfin et que la menace des monts sous-marins et du bateau de pêche se trouvèrent loin derrière nous, notre moral commença à remonter. Mais cela ne dura guère. Car moins de vingt-quatre heures après avoir échappé à la brume, nous tombâmes sur des remous qui nous ralentirent sensiblement. Il s'agissait d'un nouveau tourbillon, moins puissant que le précédent.

Nous dûmes lutter de toutes nos forces pour maintenir une vitesse piteuse d'un nœud. Chaque coup de pelle nous donnait l'impression de devoir soulever des rochers, transformant chacun de nos quarts en véritables séances de torture. Cela dura deux jours entiers.

Puis, alors que j'allais remplacer Chris sur le banc de nage, je vis qu'il arborait une mine réjouie. La vitesse du bateau avait brusquement augmenté. Il était devenu nettement plus facile de ramer. Et le GPS indiquait que le nombre de milles qui nous séparaient encore de San Francisco avaient recommencé à diminuer.

— Je crois qu'on s'en est sortis, déclara Mick.

Mais ce n'était qu'une illusion. En réalité, nous nous trouvions au centre du tourbillon. Quelques heurs plus tard, nous pénétrâmes dans l'autre moitié et la nage redevint tout aussi difficile. L'eau reprit cette consistance de ciment liquide et notre vitesse redescendit à un nœud en moyenne.

Pire encore, ce tourbillon s'avéra n'être que le premier d'une série de trois. Ils étaient situés les uns à côté des autres et chacun d'eux mesurait plusieurs dizaines de milles de large. Il nous fallut deux semaines d'efforts et de misère pour nous sortir de ce piège.

J'avais déjà vécu ce genre de revers lors de mes précédentes traversées. C'était même le genre de situation typique du Pacifique Nord. Mais Chris eut vraiment l'impression de toucher le fond à cette occasion. Sur le blog que nous tenions, il qualifia ce passage d'« enfer personnel ». J'avoue à ma grande honte que je ne me montrai pas aussi compatissant envers lui que je l'aurais dû, à cette occasion. Mais peu de temps après, ce fut à mon tour de traverser mon enfer personnel…

29

Terribles nouvelles

Nous étions le 9 juillet et il était six heures du matin. Je venais de terminer mon quart et Chris reprenait les rames. Une chaleur écrasante pesait sur nous et le vent était faible, ce qui rendait la nage plus pénible.

Au cours du voyage, j'avais reçu plusieurs e-mails d'encouragement de la part de mon frère sur le téléphone satellitaire. Cela avait généralement le don de nous remonter le moral. Pour nous faire bisquer, il nous parlait des petits déjeuners qu'il avait coutume de prendre le week-end, des déjeuners en famille du dimanche ou de la quantité de pintes de Guinness qu'il buvait. C'était devenu une blague récurrente entre nous.

Comme j'étais sur le point de disparaître dans la cabine, Chris m'interpella :

— Cela fait une paie que ton frère ne nous a pas envoyé de message.

Je ne sais pas très bien pour quoi mais lorsqu'il prononça ces mots, un sombre pressentiment m'envahit. Je sus que quelque-chose n'allait pas. Je me rendis donc dans la cabine et allumai le téléphone satellitaire Iridium pour télécharger nos e-mails. C'était quelque chose que je ne faisais quasiment jamais : en général, c'était Chris qui s'en chargeait.

Les messages commencèrent à arriver. Et j'en repérai aussitôt un qui m'avait été envoyé par Steve et portait la mention « Urgent ». Mon cœur se serra et j'ouvris l'e-mail pour découvrir quelques lignes qui ajoutèrent encore à mon angoisse :

— Mick, appelle dès que tu le pourras. Papa a eu un problème de santé. C'est sérieux. Il souffre d'une infection et on l'a conduit directement à l'hôpital. Il ne faut jamais perdre espoir mais j'ai bien peur que nous ne le perdions…

Je me sentais nauséeux et, simultanément, il me semblait qu'une chape de plomb venait de me tomber sur les épaules. J'étais partagé entre le choc et l'incrédulité. Je débranchai le téléphone satellitaire de l'ordinateur et appelai le pub familial. Ce devait être le soir, à la maison aussi mais le 8 juillet puisque nous n'avions pas encore franchi la ligne de changement de date.

Ce fut mon frère qui répondit :

— Je pensais bien que c'était toi frérot, me dit-il d'une voix emplie de tristesse. Papa est mort, il y a tout juste dix minutes.

Je demeurai sans voix, terrassé par le chagrin. Je ne savais pas quoi répondre à cela. Je ne savais même pas ce que j'étais censé éprouver. Mais je sentais déjà monter en moi un sentiment de culpabilité que je ne parvenais pas à réprimer. Comment pouvais-je me trouver ici, à l'autre bout du monde, alors que ma famille traversait un moment aussi difficile ?

Steve dut le comprendre car il ajouta aussitôt :

— Nous avons toujours su que ce serait le jour le plus difficile de notre vie. Que tu sois ici ou là-bas ne change rien. Fais ce que tu as à faire, fais-le pour papa. Puis rentre à la maison.

Je raccrochai le téléphone et m'abandonnai enfin à la douleur que j'éprouvais. Cela faisait longtemps que mon père était malade. Il se battait contre une forme très rare de lymphome. Mais ces derniers temps, il avait semblé être en rémission. Juste avant mon départ, il avait commencé un nouveau traitement et sa réaction avait paru très encourageante.

Je ne serais probablement pas parti si j'avais pensé que j'avais une chance de le perdre. À vrai dire, je crois qu'inconsciemment, je me disais que si je partais, tout se passerait forcément bien pour lui. Il ne mourrait pas tant que je ne serais pas de retour – il refuserait que cela arrive. Je pense que je ne me serais pas senti plus éloigné de ma famille si je m'étais trouvé sur la lune, en cet instant. J'étais accablé par l'immensité de cette perte.

L'écoutille était entrouverte, de façon à laisser passer un peu d'air. Chris avait recouvert la fenêtre d'une serviette pour que la cabine reste à l'ombre. Cela m'offrit un semblant d'intimité tandis que je succombai à mon chagrin. Et tandis que les deux heures de mon temps de repos approchaient

de leur terme, je me demandai avec angoisse ce que j'allais bien pouvoir dire à mon coéquipier.

Rétrospectivement, je suppose que c'était un peu absurde. Mais c'était probablement une façon de fuir la réalité de ma souffrance, de la tenir à distance. Je répétai donc dans ma tête ce que j'allais dire. Je voulais être fort. Je ne voulais pas craquer. Et, surtout, je ne voulais pas arrêter de ramer. En fait, ramer était soudain la seule chose qui me paraissait réellement stable, dans mon univers.

Jetant un coup d'œil au réveil, je vis qu'il ne me restait plus que cinq minutes avant d'aller relever Chris. Prenant une profonde inspiration, je poussai l'écoutille. Il ramait tranquillement, totalement ignorant du fait que mon monde venait de basculer sur son axe.

— Chris, lui dis-je. Je préfère te prévenir. Je risque d'être un peu déprimé pendant quelques temps. Mon père vient juste de mourir. Mais ne t'en fais pas pour moi. Laisse-moi les rames et tout ira bien.

Je pense que si j'avais prononcé un mot de plus, je me serais effondré. Chris était sous le choc mais, instinctivement, il trouva les mots justes. À de multiples reprises, déjà, il s'était révélé être un ami précieux en plus d'un excellent équipier. Mais cette fois-ci, il se surpassa.

Il commença par se lever et me laissa prendre place sur le banc de nage. Puis il me dit :

— Je suis désolé, mon vieux. En tout cas, sache que quel que soit ce dont tu auras besoin, tu n'as qu'à le dire. N'hésite surtout pas. Je suis vraiment désolé pour toi.

C'était exactement ce que j'avais besoin d'entendre en cet instant précis. J'avais aussi besoin d'être seul. Car de façon totalement absurde, j'avais honte d'être si malheureux. Mais j'imagine que c'était une réaction assez typique de la part d'un homme, d'un britannique qui plus est. J'étais incapable de me laisser aller à l'émotion la plus intense que j'aie jamais ressentie simplement parce que j'avais peur de trahir ma faiblesse.

Chris le comprit instinctivement et disparut dans la cabine sans ajouter un mot. Je me mis à ramer, les larmes aux yeux. Je continuai cependant, ne

m’accordant qu’une demi-heure de pause pour appeler ma mère lorsqu’elle fut sortie de l’hôpital.

— Je ne serais jamais parti si j’avais su, maman, lui répétais-je à plusieurs reprises.

— Je sais. Alors finis pour lui, mon fils. C’est ce qu’il aurait voulu, répondit-elle d’une voix très douce.

Je savais qu’elle avait raison. C’est exactement ce que papa aurait voulu. Et je savais que c’était exactement ce que je devais faire : continuer ce voyage et aller jusqu’au bout, jusqu’à San Francisco. Ce que j’ignorais, en revanche, c’était si j’y parviendrais…

30

Corned Beef !

Pendant un temps, la navigation m’aida à tenir la tristesse à distance. Je m’y consacrai corps et âme, ne pensant plus à rien d’autre. En me plongeant dans la routine rassurante du bord, je parvenais à faire abstraction de mon chagrin et de ma culpabilité. Et l’épuisement aidait.

Car je ne dormais quasiment plus durant mes heures de pause. Chaque fois que je succombais au sommeil, je finissais par me réveiller en sursaut en songeant que mon père était mort. Je n’avais qu’une hantise : qu’une tempête se lève, que nous soyons forcés de lancer l’ancre flottante et de trouver refuge dans la cabine sans rien faire.

Sans l’alternance impitoyable de nos quarts, j’aurais eu le temps de penser. Et je savais que si je commençais à le faire, je risquais de m’effondrer complètement.

Quelques jours plus tard, je remarquai que le temps était en train de changer et je contactai Lee, notre gourou météo.

— Je t’en prie Lee, lui dis-je. Dis-moi que je me trompe. Je ne suis pas sûr d’avoir envie de me retrouver à l’ancre, en ce moment…

Malheureusement, c’était précisément ce qui m’attendait. Lee me confirma effectivement que pendant une semaine, des vents défavorables allaient souffler, nous obligeant à jeter notre ancre flottante pour ne pas perdre du terrain. J’avais l’impression que l’on venait de me planter un couteau dans le dos. Si je devais rester des heures assis à ne rien faire pendant que le bateau reculait, je risquais fort de devenir fou.

Comme Lee l’avait prévu, le vent changea de direction et nous déployâmes l’ancre flottante. Mais au lieu de faire de ma vie un enfer

comme je m’y attendais, cet arrêt forcé se révéla extrêmement bénéfique pour moi.

Forcé d’interrompre les cycles de nage impitoyables que nous nous imposions, je n’eus d’autre choix que de prendre du repos. Je parvins même à dormir et commençai à récupérer des forces. Et à mesure que mon corps se rétablissait, mes pensées se faisaient plus lucides.

Alors que Chris et moi étions condamnés à cet arrêt forcé, l’enterrement de mon père approchait. Je pris conscience alors de toute l’étrangeté de ma situation. Alors que je venais de perdre un être que j’avais aimé profondément, je me retrouvais isolé au beau milieu du Pacifique, sans aucune source de distraction. Le souvenir de mon père et de tous les moments que nous avions partagés occupait l’essentiel de mon temps.

À la maison, ma famille devait être très occupée par l’organisation des funérailles. Il fallait contacter la famille et les amis, discuter avec les gens des pompes funèbres et régler les innombrables formalités administratives qui suivaient toujours un décès. Cela laisserait peu de temps à mes proches pour penser à mon père.

D’une certaine façon, j’avais donc de la chance d’être si loin, d’avoir le luxe de ne pouvoir penser qu’à lui. Cette idée m’emplit d’un mélange de gratitude et de culpabilité – non plus à l’égard de mon père mais vis-à-vis de ma famille.

L’enterrement eut lieu alors qu’il faisait nuit dans le Pacifique. Je me préparai une tasse de chocolat chaud et m’allongeai sur le pont pour contempler le ciel parfaitement dégagé qui laissait voir des milliers d’étoiles. Le vent, qui soufflait toujours dans la mauvaise direction, avait faibli. Chris m’avait dit que nous pouvions célébrer ce moment de la façon qui me paraîtrait la plus appropriée. Mais tout ce que je voulais, en réalité, c’était me retrouver seul avec mes pensées. Chris le comprit parfaitement et disparut dans la cabine tandis que je restais sur le pont.

Pendant plusieurs heures, je me contentai de rester allongé là, observant l’univers, repensant à toutes les expériences que nous avions partagées, mon père et moi, à tout ce que ma mère et lui avaient fait pour Steve et moi.

Aucune de mes aventures n’aurait été possible sans leur soutien. Les souvenirs fusaient dans mon esprit comme des étoiles filantes.

Je me rappelai la fois où nous étions allés faire de la plongée ensemble pour fêter son soixantième anniversaire. Je me rappelai être allé avec lui voir Dean Martin chanter *Little Ole Wine Drinker Me* au Palladium de Londres. Je me rappelai les applaudissements enthousiastes qui avaient salué le rock endiablé que mes parents avaient dansé à la House of Blues de la Nouvelle-Orléans…

Si la vie nous est si précieuse, c’est parce qu’elle est fugace. Mon frère m’avait dit que la mort de notre père serait la pire journée de nos vies. Mais ma situation m’offrait une chance unique : celle de me retrouver pendant des heures seul avec le souvenir de mon père pour lui dire au revoir une dernière fois.

Il avait eu une belle vie. Une existence bien remplie. Et bien que je me sente toujours coupable de ne pas m’être trouvé à ses côtés, à la fin, j’avais la conviction que nous avions profité au mieux des moments que nous avions passés ensemble. Tout le monde ne peut pas en dire autant.

On ne choisit ni le moment, ni la façon dont on meurt. Cela nous arrive et l’on n’y peut rien. En revanche, on peut choisir la façon dont on vit. Et mon père avait bien vécu. Il avait fait de bons choix. Et en prendre conscience m’aidait à surmonter le sentiment de perte que j’éprouvais.

Là-bas, à Boston, des centaines de personnes devaient être rassemblées pour rendre un dernier hommage à un homme que tout le monde appréciait et que beaucoup aimaient. Et pendant ce temps, au beau milieu du Pacifique, sous un ciel étoilé, son fils cadet le pleurait.

Au cours des jours qui suivirent, je compris que depuis la mort de mon père, Chris m’avait laissé tout l’espace dont j’avais besoin. En dépit de l’exiguïté du bateau, il s’était arrangé pour respecter mon envie de solitude. Avec une maturité étonnante pour quelqu’un de son âge, il avait pressenti que c’était ce dont j’avais le plus besoin.

Quant à moi, je m’étais comme absenté. Je continuais à ramer, bien sûr, mais en dehors de cela, je ne contribuais plus guère à la vie à bord. Si perdre quelqu’un de cher alors que l’on est au beau milieu de l’océan est

difficile, il n’est guère plus aisé de cohabiter avec quelqu’un qui subit un tel deuil.

Je savais qu’il était temps pour moi de me reprendre. J’avais le devoir d’aider Chris à arriver jusqu’à San Francisco. Et il méritait mieux qu’un équipier dépressif. Il avait mis sa vie en jeu pour que nous puissions réaliser notre ambition. Et je lui devais de faire de mon mieux, de contribuer à la vie à bord et au succès de cette entreprise.

Il me fallait m’arracher à mon chagrin. Et je croyais savoir précisément comment y parvenir.

Dans les jours précédant le changement de temps, nous n’avions que peu progressé. À présent, l’ancre flottante nous maintenait quasiment à l’arrêt. Et pour ne rien arranger, l’eau de mer s’était infiltrée dans certains des containers situés sous le pont, gâtant une partie de nos réserves alimentaires. Et si nous voulions faire face aux imprévus, il allait nous falloir commencer à surveiller notre inventaire.

Tout ceci avait contribué à plomber encore un peu plus l’ambiance à bord. Je décidai donc de faire la cuisine. Non seulement cela nous permettrait d’économiser sur nos rations mais, de plus, cela me changerait les idées et contribuerait à nous remonter un peu le moral.

Avant notre départ, Chris avait stocké sur le bateau un sac de riz de cinq kilos. Si j’étais parti seul, je ne l’aurais jamais emmené, préférant stocker un poids équivalent de rations lyophilisées. Au cours de mes expéditions, je cherchais en effet toujours à simplifier chaque procédure. Et la préparation des repas en faisait partie.

Chris, au contraire, admirait beaucoup les premiers navigateurs transocéaniques qui ne disposaient pas de toutes les facilités modernes. Eux se cuisinaient de véritables repas. Et mon équipier aspirait à imiter leur exemple.

Avant que nous ne quittions le Japon, les gens de Choshi nous avaient également offert des boîtes de corned beef. Je crois qu’ils pensaient que les Anglais avaient coutume d’en manger tous les jours. Mais ce malentendu allait peut-être s’avérer utile, en définitive…

Je me mis au travail. Cela me prit beaucoup plus longtemps que je n’avais

l’habitude d’en consacrer à la préparation des repas. Je dus également utiliser plusieurs casseroles, ce qui s’apparentait un peu à une séance de jonglage étant donné l’exiguïté des lieux et le fait que nous n’avions qu’un seul réchaud. Mais cela eut le mérite de me distraire.

Lorsque j’eus terminé, je présentai fièrement à Chris ma création culinaire que j’avais baptisée de façon très imaginative « riz au corned beef ». C’était une recette on ne peut plus basique mais c’était le premier véritable plat que nous mangions depuis des mois. Et le premier qui ait été présenté dans une assiette et non dans un sachet. Étant donné la quantité de riz dont nous disposions, les portions étaient également nettement plus généreuses que d’ordinaire. Et nous pûmes même nous resservir.

Chris était ravi et se promit aussitôt de préparer un plat, le lendemain. Il espérait faire encore mieux. Comme les seuls ingrédients que nous avions étaient du riz et du corned beef, j’avoue que j’avais quelques doutes. Mais il paraissait confiant.

Quant à moi, j’étais satisfait du résultat. Non seulement nous avions bien mangé mais, surtout, nous avions retrouvé un peu de notre bonne humeur. Mon objectif premier était donc atteint.

Le lendemain, Chris cuisina donc à son tour.

— Je te présente ma création, déclara-t-il en posant une assiette devant moi. Les boules en corned beef !

Je lui fis remarquer que son plat faisait irrésistiblement penser à l’état d’une certaine partie de notre anatomie lorsque nous avions ramé pendant des heures. Nous éclatâmes tous deux de rire et commençâmes à manger avec appétit. Le tabasco dont il avait généreusement arrosé sont plat lui donnait un certain mordant. Et pour la première fois depuis que j’avais appris la mort de mon père, je me sentis capable de continuer.

Dieu bénisse Chris et ses boules en corned beef !

31

Relai de minuit

Lorsque j’eus enfin remporté la bataille contre mon propre chagrin, je pus me concentrer totalement à un autre combat : celui qui devait nous mener jusqu’à San Francisco.

Malgré l’amélioration de notre moral, le mois d’août devait se révéler très frustrant pour nous. Nous progressâmes, bien sûr, mais pas autant que nous ne l’avions escompté. Nous étions en plein été et c’était le moment où nous avions imaginé couvrir le plus de distance. Et de fait, août et septembre furent les meilleurs mois de notre traversée, en termes de milles parcourus. Mais pas autant que prévu.

Au mois d’août nous dûmes également affronter deux tempêtes que nous n’avions pas du tout prévues. Fort heureusement, elles soufflaient du sud-ouest et nous permirent donc de continuer à ramer. Nos compétences s’étaient nettement améliorées au fil des semaines et nous étions capables désormais de ramer même pas gros temps, y compris parfois lorsque le vent soufflait à quarante-cinq nœuds.

Nous étions avantagés par le fait que la lune était bien visible au cours des nuits de tempête, ce qui nous garantissait une bonne visibilité. De même, les pluies intenses et régulières avaient le mérite de calmer un peu la mer démontée. Malgré tout, naviguer dans de telles conditions demeurait un exercice très périlleux.

Nous essayâmes toutes sortes de traînards improvisés. Une fois, par exemple, nous avons utilisé nos anciens bancs de nage en bois qui étaient trop usés pour nous servir. Nous les avons attachés à un bout et laissés traîner derrière nous. Nous avons également utilisé l’ancre flottante mais en la retournant et en l’attachant de façon à ce qu’elle forme une sorte de

hamac. Elle n’était pas conçue pour cela mais cela fonctionnait parfaitement lorsque le vent soufflait très fort et que nous avions besoin d’un traînard plus puissant.

Nous avons également développé un système de changement de quart plus rapide que nous appelions le « relai de minuit ». Nous l’utilisions lorsque les tempêtes faisaient rage et qu’il était impossible de nous entendre à cause du souffle du vent et du grondement des vagues. Celui qui devait prendre la relève sortait de la cabine et venait se placer devant l’écoutille de la cabine, en face du banc de nage.

Le face à face était assez comique : le rameur arborait généralement un grand sourire de soulagement à l’idée de pouvoir regagner le confort de la cabine tandis que celui qui en sortait se préparait mentalement à affronter deux heures d’enfer.

De chaque côté du pont, à peu près au niveau de la taille, couraient deux lignes de vie qui reliaient la cabine avant à la cabine arrière. Celui qui prenait la relève s’y accrochait et avançait accroupi pour ne pas courir le risque de se faire emporter par les vagues qui balayaient périodiquement le pont central. Le rameur remontait alors les rames et les coinçait devant lui. Il se levait de son siège et se tenait accroupi, lui aussi.

Nous nous faisions alors face comme deux sumos sous-alimentés. Un simple hochement de la tête nous servait de signal et nous effectuions alors une petite ronde cocasse de façon à changer de place. Celui qui venait de terminer son quart filait alors généralement se réfugier dans la cabine, laissant son partenaire seul aux commandes du bateau, au beau milieu de la mer déchaînée.

Mais le plus étonnant, c’était que ramer dans de telles conditions était devenu pour nous parfaitement naturel. Cela nous paraissait même assez grisant, à vrai dire. Et ces quarts de nuit au beau milieu de la tempête nous paraissaient généralement passer plus vite que les autres.

Nous étions devenus des rameurs accomplis. Il le fallait bien, d’ailleurs, car l’été ne tarderait pas à prendre fin et nous serions alors confrontés aux conditions nettement plus difficiles de l’hiver dans le Pacifique Nord.

Après les tempêtes à répétition du mois d’août, septembre commença sous

de bien meilleurs auspices. Au cours des deux premières semaines, nous couvrîmes presque huit-cents milles nautiques, ce qui était de loin notre meilleure progression depuis que nous avions quitté le Kuroshio. Nous n'allions pas tarder à attaquer la dernière portion de notre voyage, les mille derniers milles avant d'atteindre la côte des États-Unis. Au vu de la taille du Pacifique, il s'agissait presque de la dernière ligne droite.

Nous avions déjà été plus loin que je ne l'avais fait lors de ma tentative de traversée de 2004. La distance totale que nous avions déjà couverte dépassait de loin les cinq mille milles (9 260 km). Nous avions même dépassé le point qu'avaient atteint Tim et Dom en 2001, avant que leur bateau ne percute un bateau de pêche.

Je me souvins alors de ce que m'avait dit Dom :

— C'est comme si on nous avait torpillé juste avant d'attaquer la dernière descente.

Cette comparaison me remplissait d'espoir. Mais Chris et moi n'allions pas tarder à découvrir que sur le Pacifique, il n'y a pas de descente, pas de répit tant que l'on n'est pas enfin arrivé à bon port.

Après deux semaines pleines d'optimisme, où nous avions avancé à un très bon rythme, nous étions sur le point de vivre les deux mois les plus difficiles de nos existences respectives. L'épreuve physique et mentale qu'ils ont représentée pour nous a dépassé de très loin toutes les difficultés que nous avions pu rencontrer au cours des quatre mois et demi précédents.

Le riz, le corned beef et quelques aliments en boîte que nous avions consommés pendant que nous étions quasiment à l'arrêt avaient prolongé nos vivres de quelques jours. Mais après ces repas de fête, nous avions décidé de réduire nos rations journalières de façon à nous assurer que nous aurions suffisamment à manger jusqu'à San Francisco, même si le voyage devait se prolonger au-delà des six mois que nous avions prévus.

À la mi-septembre, nous étions passés de quatre repas pas par jour plus un en-cas nocturne qui représentaient un apport journalier de cinq-mille kilocalories, à trois repas plus légers et un en-cas. Cela représentait une diminution d'apport calorique d'environ un tiers. Du coup, nous perdions du poids.

Nous devions également mener une bataille acharnée contre l'eau de mer qui s'infiltrait partout. Nos aliments étaient pourtant conservés dans des containers étanches. Mais cette protection ne suffisait pas toujours. Régulièrement, nous découvrions des denrées qui avaient pourri à cause d'une infime quantité d'eau qui avait trouvé le moyen de se glisser à l'intérieur.

Cela faisait quatre mois que nous étions en mer et tout sur le bateau avait été usé par les éléments et par le sel – nous y compris. Les aliments ne faisaient pas exception malgré toutes les précautions que nous avions prises pour les protéger. J'estimai ainsi que nous avions perdu l'équivalent de trois semaines de rations. Et vers la mi-septembre, cette déperdition était devenue très préoccupante.

Au fur et à mesure que nous consommions nos réserves, nous étions forcés de réarranger nos stocks de façon à ce que le poids se concentre le long de la quille et vers l'arrière du bateau. Lorsque certains containers étaient vides, nous y placions des sacs poubelle remplis d'eau pour faire contrepoids. En cas de gros temps, nous en rajoutions même pour améliorer notre stabilité.

Nous ne jetions rien par-dessus bord. Tous les emballages étaient conservés dans les containers sous le pont. La seule exception était les boîtes de conserve : j'avais insisté pour que nous les jetions à l'eau parce que nous étions régulièrement obligés de déplacer nos déchets pour équilibrer le bateau. Et dans l'état d'épuisement permanent où nous nous trouvions, nous ne pouvions pas courir le risque que l'un de nous se coupe par inadvertance.

Jeter des déchets à la mer me répugnait, bien sûr. Et Chris était encore plus rebuté par cette idée. Mais une boîte de conserve rouillée aurait pu causer une véritable urgence médicale qui aurait très bien pu se révéler fatale. Je me consolais aussi un peu en constatant régulièrement avec quelle facilité le métal se détériorait sous l'effet de l'eau de mer.

En dépit de la réduction drastique de notre apport énergétique quotidien et de la bataille rangée que nous devions livrer contre les infiltrations, nous étions optimistes. Nous commencions même à croire que nous atteindrions

le Golden Gate Bridge à la date prévue, avant la fin du mois d'octobre. Cela devrait nous éviter non seulement le manque de nourriture mais aussi l'arrivée de l'hiver.

Notre calcul était fondé : si nous avions conservé le même rythme que lors des deux premières semaines de septembre, nous aurions tenu ces délais. Mais tel ne fut pas le cas. En l'espace de deux semaines, le Pacifique parvint à nous arrêter net.

Le vent commença par tourner et se mit à souffler d'est en ouest pendant toute la deuxième partie du mois de septembre, stoppant brusquement notre progression. Il s'arrêtait parfois de souffler mais seulement pendant de courtes périodes – généralement le temps que nous remontions notre ancre flottante et regagnions les quelques milles que nous avions perdus. Puis il recommençait de plus belle et nous reperdions tout.

Nous avions vraiment l'impression que le Pacifique était un être conscient et qu'il se jouait de nous volontairement. C'était un peu comme un adulte tenant un enfant à distance en lui posant simplement la main sur le front : il a beau agiter les bras en tous sens, il ne parviendra jamais à le toucher. Plus nous nous entêtions et plus l'océan nous repoussait. Et s'il nous laissait parfois avancer, c'était pour mieux nous montrer avec quelle facilité il pouvait ensuite nous faire reculer.

Pendant ce temps, les nuits s'allongeaient. Et la mer prenait un aspect toujours plus menaçant. Notre équipement commençait à être fatigué, le bateau se détériorait, nous nous fatiguions. La température de l'eau et du vent ne cessait de baisser. L'hiver s'installait progressivement…

Nous avions perdu notre course contre le temps. Nous ne parviendrions pas à San Francisco avant l'hiver. Et alors que nous continuions vainement à lutter contre les vents contraires, perdus au beau milieu de l'océan, à mille milles de la côte, cette pensée avait quelque chose de réellement terrifiant…

32

Résilience

Durant la majeure partie de l’été, nous avions dû endurer une chaleur écrasante. D’une certaine façon, c’est aussi difficile à supporter que le froid pour un rameur. Nous recherchions l’ombre chaque fois que c’était possible. Mais à partir de début octobre, nos priorités se trouvèrent totalement bouleversées : ce qui nous importait le plus, à présent, c’était d’être au chaud. Pendant les mois d’été, nous avions coutume de ramer nus ou bien vêtus d’un simple t-shirt de surf pour nous protéger des rayons du soleil. Mais à mesure que le froid s’installait, nous commençâmes à ajouter de plus en plus de vêtements. Bientôt, lors de nos quarts, nous en vînmes à porter pas moins de huit couches superposées, ce qui représentait en fait l’ensemble de nos garde-robes respectives.

Nous y ajoutions nos gilets de sauvetage pour nous défendre contre la pluie et le vent. Nos vêtements étaient en effet bien trop usés désormais pour constituer une protection digne de ce nom contre les éléments.

Jusqu’à la fin du mois de septembre, je n’avais encore jamais utilisé mon sac de couchage. Je me contentais de me couvrir de ma veste de pluie rouge, surnommée Big Red, et de glisser sous ma tête une veste polaire roulée en boule. Chris, au contraire, utilisait son sac de couchage ainsi qu’un véritable coussin qu’il avait apporté pour le voyage.

Plus le temps passait et plus je haïssais ce coussin. Il était terriblement encombrant et se trouvait toujours dans mon passage. Et comme Chris avait tendance à baver dans son sommeil, il était généralement humide et poisseux. Je ne sais combien de fois je me suis réveillé pour découvrir avec horreur que j’avais le visage plongé dans cet affreux coussin. Je le détestais cordialement mais Chris ne jurait que par lui.

À la fin du mois de septembre, je renonçai à me servir de ma veste de pluie comme couverture. Elle était le plus souvent trempée et glaciale. Je fouillai donc les caissons de la cabine à la recherche de mon sac de couchage. Nous avions surnommé Mai celui de Chris parce que c'était ce mois-là qu'il avait commencé à l'utiliser. Après quatre mois passés en mer, Mai avait vraiment triste mine. À la fin de septembre, il ressemblait plus à un tas de linge informe et puant qu'à un véritable sac de couchage.

Le mien, au contraire, sentait le propre. Le duvet était encore moelleux et tout gonflé. Je le baptisai logiquement Septembre. Lorsque Chris le vit, son visage se décomposa sous l'effet de l'admiration et de la jalousie. Mais lorsqu'il tendit la main pour toucher ce qui était peut-être le dernier objet en bon état à bord de notre bateau, je repoussai ses doigts d'une petite tape.

— Ne t'avise pas de toucher à Septembre, lui dis-je d'un ton faussement menaçant. Et dis à ton oreiller pouilleux de ne pas l'approcher. Elle est à moi !

Il était bon de pouvoir plaisanter bien au chaud dans la cabine des conditions de plus en plus difficiles de cette traversée. Mais au fond, nous savions tous deux que notre situation deviendrait de plus en plus intenable à mesure que les journées raccourciraient et que le temps continuerait à se dégrader.

Malgré tout, nous continuâmes vaillamment à nous relayer toutes les deux heures sur le banc de nage. Il était plus important que jamais de continuer à avancer, mille après mille, en dépit de la fatigue croissante que nous éprouvions.

La seule chose qui venait briser cette routine quotidienne, c'était les deux quarts d'une heure seulement que nous effectuions entre six heures et huit heures du matin. Cela nous permettait de ne pas ramer chaque jour aux mêmes heures. Cela signifiait aussi qu'un jour sur deux, nous ramions treize heures, et un jour sur deux, onze. Nous en étions venus à surnommer ces journées plus courtes notre jour « de congé ».

Nous nous faisions aussi un devoir de partager tous nos repas. À une heure déterminée, chaque jour, celui qui n'était pas de quart préparait le repas. Puis celui qui était en train de ramer s'arrêtait et nous mangions ensemble.

Cela ne durait pas très longtemps mais c'était un moment très important. Il nous permettait notamment de préserver un semblant de sociabilité.

Étant donné le rythme de vie que nous nous imposions et notre constante fatigue, il aurait été facile de nous replier chacun sur nous-mêmes et de vivre deux existences parallèles et totalement indépendantes l'une de l'autre. Cette habitude nous faisait perdre quelques minutes de nage par jour mais les bénéfices en termes de santé mentale dépassaient de très loin ce coût en temps.

Au début du mois d'octobre, alors que je venais de finir ma journée et que Chris avait pris son premier quart d'une heure, je me réfugiai dans la cabine. J'étais gelé, trempé de la tête aux pieds et totalement épuisé. Je savais qu'une heure plus tard, je devrais aller prendre mon quart. Pendant ce temps, Chris préparerait à manger et nous prendrions le petit-déjeuner ensemble. Ce n'est qu'alors que je pourrais enfin aller dormir deux heures d'affilée. Puis ce serait mon jour « de congé »…

Assis dans la cabine, je regardai Chris qui ramait au milieu d'un véritable déluge. Il pleuvait à verse et il faisait un froid glacial. De lourds nuages dérivaient dans le ciel, déversant sans cesse sur nous de nouvelles trombes d'eau. Le seul aspect positif de cette journée, c'était que le vent s'était enfin décidé à tourner et que pour une fois, il nous poussait doucement dans la bonne direction.

Lorsque mon heure de repos se fut écoulée, je m'apprêtai à sortir de la cabine au moment où un brusque staccato sur le toit de la cabine indiquait une nouvelle averse.

— Reste au chaud ! me cria Chris. Ca ne sert à rien de sortir dans ce déluge juste pour une heure.

— Mais c'est mon tour, protestai-je.

— Il pleut des cordes, répondit-il. Moi, je suis déjà trempé et le vent souffle à l'est. Je peux parfaitement ramer une heure de plus, je t'assure. Ce n'est pas la peine de te faire tremper pour rien.

Ce genre de geste généreux était typique de Chris. Je répugnais cependant à accepter une offre qui brisait le code tacite qui existait entre nous : lors d'une telle traversée, un rameur doit assurer ses quarts tant qu'il est

physiquement en état de le faire. Mais je savais que la proposition de Chris était logique. J'aurais juste préféré que ce soit moi qui la lui fasse.

Ce moment définit d'ailleurs parfaitement à mes yeux la cohésion qui existait entre nous et qui faisait de nous une équipe aussi efficace qu'inébranlable. Chacun de nous faisait passer le bien-être de l'autre avant le sien. C'est ce qui rend un groupe réellement indestructible. Et c'est un trait de caractère que je n'ai rencontré que très rarement en dehors des marines.

Cette qualité, je ne l'avais acquise qu'à force d'entrainement et de formation. Chris, quant à lui, la possédait naturellement. Et cela en dit long sur sa force de caractère. Cela ne rend aussi que plus amère l'erreur que j'ai commise un peu plus tard lors de notre voyage. Je n'ai pas su anticiper le danger que courait mon équipier. Et cette négligence de ma part a bien failli lui coûter la vie.

33

Histoires de baleines

Comme nous abordions ce qui devait être la dernière étape de notre traversée du Pacifique, je remarquai une différence notable avec ma précédente expérience. En dehors d'une nageoire dorsale fugacement entrevue à plus de cent mètres de notre bateau, au début de notre expédition, nous n'avions pas croisé une seule orque.

La rencontre avec ces créatures avait pourtant constitué l'un des aspects les plus marquants de mon voyage en 2004. J'avais même été adopté par une bande d'orques qui était venue me rendre visite à plusieurs reprises. En réalité, la première fois que je les avais vues, je n'avais même pas compris qu'il s'agissait d'orques.

C'était le soir du 13 juin, le lendemain de mon quarantième anniversaire. Le soleil venait tout juste de se coucher. Ses rayons, filtrés par les nuages, avaient embrasé le ciel d'une ultime lumière rouge orangé qui avait rapidement cédé place aux ténèbres. C'est alors qu'à quelques dizaines de centimètres de mon bateau, j'avais vu apparaître deux gigantesques nageoires dorsales.

Elles étaient plus hautes que ma cabine tout près de laquelle elles se trouvaient. Et l'une d'elle était étrangement penchée, comme si l'animal nageait de biais. Curieusement, ma première pensée fut qu'il s'agissait de requins. Mais un puissant jet d'eau me détrompa rapidement. Il s'agissait de baleines, même si j'ignorais à quelle espèce elles pouvaient bien appartenir.

J'allai chercher ma caméra pour immortaliser cette rencontre mais lorsque je ressortis de la cabine, mes visiteurs avaient disparu aussi soudainement qu'ils avaient surgi.

Quelques jours plus tard, alors que je ramais au lever du soleil, j'eus la

surprise d’apercevoir, à cinquante mètres du bateau tout au plus, une dizaine de nageoires dorsales qui émergeaient à la surface de la mer comme autant d’étranges périscopes. Elles avaient la même forme que les deux que j’avais vues plus tôt. J’entraperçus alors un éclat blanc et compris que j’avais affaire à des orques.

Le banc se dirigeait dans le sens opposé mais deux animaux s’en écartèrent et se dirigèrent vers moi. C’était probablement de jeunes orques mais elles étaient aussi grosses que mon embarcation. Je les distinguais parfaitement à travers les eaux cristallines du Pacifique. Au dernier moment, l’une d’elle obliqua brusquement et fila en passant juste devant ma proue.

L’autre se dirigea quant à elle vers l’endroit où je me tenais, caméra au poing. Je m’apprêtais à ce qu’elle plonge et passe sous la coque mais au lieu de cela, elle fit surface à quelques centimètres seulement de moi et me regarda droit dans les yeux. Ce fut une expérience incroyable. Nous étions si près l’un de l’autre que j’aurais pu tendre la main et la toucher.

Je ne sais pas combien de temps nous demeurâmes figés face à face mais finalement, elle replongea sous la surface et, d’un coup de queue, se détourna pour rejoindre les autres membres de sa famille. En chemin, elle effectua un bond hors de l’eau. Cette rencontre remarquable ne fut que l’une de celles qu’il me fut donné de vivre cette année-là avec cette bande d’orques. Je les ai toutes filmées, bien sûr, mais les bandes ont été perdues durant mon chavirage.

Une rencontre tout aussi marquante s’était produite quelques heures après le passage des deux orques, le 13 juin. La nuit était tombée depuis longtemps et les ténèbres étaient quasiment impénétrables. Les nuages qui avaient été responsables de ce si beau coucher de soleil voilaient à présent la lueur rassurante de la lune et des étoiles.

Seule la boussole luminescente qui était accrochée au-dessus de l’écoutille de la cabine me permettait de garder le cap dans cette obscurité. Je continuais à ramer lentement à la surface du plus grand océan du monde. La seule lueur à des centaines de kilomètres à la ronde, c’était mon petit feu de

navigation qui se trouvait juste derrière moi, un peu en hauteur, au niveau de la proue.

Après l'excitation éprouvée lors de ma rencontre avec ce que je prenais encore pour des baleines, j'avais décidé de ramer assez tard dans la nuit avant de me préparer mon repas du soir. Je me remettrai ensuite à ramer jusqu'au petit matin. Là, je m'accorderais quelques heures de sommeil.

Soudain, je perçus une activité frénétique sous la coque de mon bateau. Ce n'était ni exceptionnel, ni particulièrement inquiétant. Je savais déjà que la nuit était le moment de prédilection de nombreux prédateurs. Mais ma curiosité fut éveillée par ces bruits et je ramenai les rames pour aller voir ce qui se passait. Je supposai que j'allais assister au souper d'une créature.

Comme toujours lorsque je ramais, je n'étais que peu vêtu afin de réduire les frottements. La journée, j'avais ramé entièrement nu et, le soir venu, j'avais enfilé un simple T-shirt de surf pour me prémunir contre le froid. À demi-dévêtu, je me sentais donc relativement exposé et vulnérable. Et ce sentiment ne fit que s'intensifier lorsque j'aperçus juste à côté de mon bateau une forme oblongue qui n'était pas sans évoquer celle d'un grand serpent.

La créature devait mesurer près de deux mètres de long et était aussi épaisse qu'un anaconda. Je n'arrivais pas à en croire mes yeux et, initialement, je crus même être victime d'une illusion d'optique due au manque de lumière. Mais j'aperçus alors un second animal, en tous points semblable au premier, puis un autre et un autre encore.

Ils se trouvaient juste sous la surface de l'eau, si près que j'aurais pu les toucher – ce que je m'abstins bien évidemment de faire. De toute évidence, les lumières de mon bateau avaient attiré ces monstres qui paraissaient tout droit sortis d'une de ces légendes de la mer que se racontaient les marins ivres dans les tavernes.

Au cours de mon voyage, mon bateau avait attiré un certain nombre de poissons à l'aspect étrange qui avaient trouvé refuge sous la coque. J'en étais venu à les surnommer mes « locataires ». Ils semblaient considérer que l'ombre du Mrs D. les protégerait des prédateurs qui pourraient s'intéresser

à eux de trop près. Et force est de reconnaître que jusqu'alors, ce stratagème leur avait plutôt réussi.

Mais l'arrivée de ces terrifiants serpents mit fin à cette apparente impunité. En l'espace de cinq à dix minutes, ils se jetèrent sur mes locataires et entreprirent de les dévorer, eux et probablement toutes les créatures qui se risquaient à passer à leur portée. Horrifié, j'assistai à la scène qui se déroulait à quelques dizaines de centimètres de moi seulement.

Jamais je n'avais vu prédateurs si agressifs, ni en mer, ni sur terre. Ils se déplaçaient sous l'eau à une vitesse fulgurante et s'enroulaient autour de leurs proies comme des boas constrictors, se lovant autour d'elles dès qu'elles se trouvaient à leur portée. C'était une vision tout aussi impressionnante que les deux mammifères marins que je venais de voir mais nettement plus inquiétante.

Pour la première fois depuis que j'avais quitté le Japon, je ne pensai même pas à aller chercher ma caméra. Je contemplai ces créatures cauchemardesques qui m'inspiraient un incoercible mélange de fascination et de répulsion. Même en cet instant, je ne parvenais pas réellement à me convaincre de la réalité de ce que j'étais en train de voir.

Il y avait en tout sept ou huit de ces créatures dont la forme évoquait celle des congres. Mais j'étais à plus de mille milles nautiques du Japon et l'océan en cet endroit devait avoir plusieurs kilomètres de profondeur. Or à ma connaissance, les congres ne se trouvaient jamais en pleine mer. De plus, ils n'avaient pas pour habitude de chasser en groupe de cette façon.

Quelles qu'elles aient pu être, les créatures eurent vite fait de faire le vide sous la coque de mon bateau. L'eau cessa de bouillonner en tous sens et le calme revint. Je dois bien reconnaître que la brutalité de cette attaque m'avait rendu plutôt nerveux. Jamais je n'avais assisté à une telle scène. J'étais incapable – et je le suis toujours – d'identifier ces étranges serpents marins.

Je me rassis sur mon banc de nage et fouillai les ténèbres du regard en espérant apercevoir l'une de ces créatures, pour tenter une fois de plus de l'identifier. C'est alors que je vis l'une d'elles qui se trouvait à moins de deux mètres du bateau. Elle s'était redressée et le haut de son corps ainsi

que sa tête dépassaient de l’eau de cinquante centimètres environ. Elle était en train de me regarder fixement.

Un frisson glacé me parcourut. Et l’horreur qui s’était emparée de moi ne fit que croître lorsque je constatai que deux autres s’étaient redressées de la même façon et me contemplaient. Dans l’obscurité, je pouvais voir luire leurs yeux rougeâtres qui semblaient refléter l’éclat de mon feu de navigation.

Leurs têtes avaient la taille de celle d’un petit chien. Ce que je pouvais en discerner me paraissait vaguement reptilien. Et pendant quelques secondes, je me demandai même si je ne me trouvais pas en face de tortues marines de très grande taille. Mais la forme grise et oblongue de leurs corps que l’on discernait sous l’eau me détrompa aussitôt : il s’agissait bien des créatures serpentiformes qui venaient de dévorer mes locataires.

Soudain, l’une d’entre elles émit un sifflement menaçant.

— C’est une blague, m’exclamai-je d’une voix mal assurée.

Si tel était le cas, elle ne me faisait pas du tout rire. Je me fis soudain la réflexion que ces prédateurs ultra-agressifs étaient peut-être à portée de saut. Or ils semblaient s’intéresser beaucoup à moi. Je me sentis alors encore plus nu et exposé qu’auparavant. Et je décidai brusquement que la curiosité qu’éveillaient en moi ces créatures était moins grande que l’inquiétude croissante qu’elles m’inspiraient.

Je me levai alors et sous le regard fixe de ces choses, j’enjambai précautionneusement les rames qui me barraient le chemin et commençai à reculer très lentement du banc de nage jusqu’à l’écoutille de ma cabine à l’arrière du bateau. Jamais le Nid ne m’avait paru si rassurant qu’en cet instant. Et jamais je n’avais eu à ce point conscience du risque de tomber à l’eau.

Pas à pas, je reculai sur mon embarcation qui me semblait soudain terriblement instable. La réponse de mes indésirables visiteurs ne se fit pas attendre : plusieurs d’entre eux se mirent à siffler, ondulant légèrement sur eux-mêmes comme auraient pu le faire des suricates. Ils disparaissaient brusquement sous la surface pour ressurgir un instant après dans la même position menaçante.

Je n’en vis jamais plus de trois dressés au-dessus de l’eau mais il y en avait d’autres dont je discernais la forme dans l’eau. Ils nageaient tout près du bateau, de chaque côté, comme s’ils attendaient que je tombe à l’eau.

Jamais l’espace séparant le banc de nage de la cabine ne m’avait paru aussi long. En temps normal, je le franchissais en deux bonds. Mais étant donné les circonstances, je jugeais préférable de ne faire aucun geste brutal. Je ne voulais ni exciter les serpents marins, ni tomber à l’eau. Le bateau oscillait sous moi comme il le faisait toujours mais, pour la première fois depuis très longtemps, ce mouvement pourtant familier me terrifiait.

Je finis cependant par atteindre le renfoncement qui se trouvait au pied de l’écoutille. Je commençai par récupérer un short que j’enfilai aussitôt, ce qui, de façon assez absurde, me fit me sentir un peu moins exposé. Un peu rasséréné par la présence de ce vêtement et la proximité de la cabine, je m’emparai d’une lampe-torche et d’un couteau de plongée.

Malheureusement, l’arme en question faisait plus penser à un couteau suisse qu’à un couteau Bowie à la Crocodile Dundee. Il était aussi inadapté pour attaquer ces créatures que mon short l’était pour me défendre contre elles. Ayant pris soin de laisser l’écoutille ouverte derrière moi pour pouvoir tenter une retraite stratégique en cas de besoin, je braquai ma lampe en direction de l’océan.

Mes visiteurs ne parurent pas s’en inquiéter outre mesure. Ils entouraient toujours mon bateau, faisant régulièrement surface pour m’observer. Ils paraissaient même s’enhardir, faisant entendre toujours plus de sifflements et fouettant l’eau de leurs corps serpentiformes.

Au bout de quelques minutes passées à observer cette scène de plus en plus dérangeante, je découvris que lorsque je pointais le faisceau de ma lampe directement sur ces créatures, elles marquaient le pas. À chaque fois, elles s’écartaient de façon à se retrouver dans l’ombre. En réitérant l’expérience, je parvins même à créer un vide sanitaire autour du bateau.

Ce constat me rassura un peu. Je me dis que même si elles décidaient de monter sur le bateau, je disposerais d’un moyen pour les repousser. Nous dûmes rester ainsi à nous regarder, elles et moi, durant une bonne demi-

heure. Plus le temps passait et plus les serpents paraissaient craindre la lueur de ma torche.

Finalement, ils plongèrent pour ne plus reparaître et je compris qu'ils s'étaient enfin décidés à me laisser tranquille. Peut-être s'étaient-ils lassés de leur petit jeu, peut-être avaient-ils décidés de partir chasser une proie plus familière… Je l'ignorais mais j'étais profondément soulagé de ne plus les voir.

Cette rencontre inattendue m'avait passablement secoué. Et si j'étais parvenu à tenir tête à ces monstres, c'était uniquement parce que je me trouvais près de la cabine dans laquelle je pouvais trouver refuge à tout moment.

Une chose était sûre : je ne tenais plus du tout à reprendre ma place sur le banc de nage, cette nuit-là. Je rattraperai mon retard le lendemain, lorsqu'il ferait jour. En attendant, je réintégrai le Nid où je me préparai à manger.

J'avais pourtant coutume de dîner sur le pont, lorsqu'il faisait beau mais l'idée me paraissait ce jour-là nettement moins séduisante. Je restai aussi habillé, pour une fois. Lorsque j'eus fini de manger, je décidai d'aller directement me coucher en prenant soin de bien refermer l'écoutille derrière moi.

Qui étaient ces mystérieux visiteurs ? Je n'en ai toujours aucune idée. Des sortes de phoques ou de morses ? L'explication paraît plausible, notamment si l'on considère l'obscurité qui régnait ce soir-là et l'épuisement qui était le mien. Mais je me rappelle avoir envisagé cette possibilité, sur le moment, et l'avoir rejetée. Même aujourd'hui, elle cadre mal avec le souvenir que j'ai conservé de la scène.

Un biologiste marin que j'ai interrogé à ce sujet à mon retour n'a pu me donner de réponse définitive mais il m'a dit :

— Le Pacifique est un océan immense et quasiment personne ne s'y rend sur un bateau aussi petit, aussi lent et doté d'un tirant d'eau aussi faible. Particulièrement de nuit… Il y a probablement encore des tas d'animaux que nous n'avons pas encore observés et peut-être s'agissait-il de l'un d'eux…

Qui sait ? Une chose est sûre, en tout cas : si ces serpents étaient revenus

ce soir-là, ils auraient dû trouver un moyen d'ouvrir l'écoutille et de me sortir du sac de couchage dans lequel je m'étais prudemment emmitouflé avant de pouvoir me transformer en casse-croûte…

En 2009, Dieu merci, nous n'avons pas eu à faire à ces serpents de mer. Quant à nos rencontres avec les baleines elles ont malheureusement été beaucoup plus rares. Et aucune de celles que nous avons vues ne s'est approchée du bateau comme cela avait été le cas lors de mes précédents voyages.

La seule exception se produisit en septembre lorsqu'un immense cachalot fonça dans notre direction, peu de temps après le lever du soleil. Fusant le long de la surface de l'océan, il paraissait bien décidé à explorer l'étrange animal qui semblait avoir fait irruption dans son univers. Après cette approche rapide et très intimidante, il s'arrêta à quelques centimètres du bateau. Sa grosse tête émergea de l'eau et il nous considéra avec attention.

Visiblement, il ne fut pas très impressionné par ce qu'il vit et finit par replonger. Une fois sur l'eau, il pivota légèrement sur son axe et s'éloigna à vive allure. Ce fut une entrevue fabuleuse avec cet animal qui est le plus gros prédateur du monde. Elle fut cependant de courte durée et bien moins émouvante que mes rencontres avec les orques en 2004. Mais ce ne devait pas être la dernière.

Une fois que nous eûmes échappé aux vents contraires qui n'avaient cessé de nous retarder au mois de septembre, nous recommençâmes à progresser normalement. Mais ramer devenait plus dur. Il faisait froid et tout nous demandait un effort supplémentaire. Nous avions hâte d'atteindre la fin de nos quarts. Et nous étions de plus en plus fatigués.

Cela avait tendance à saper notre enthousiasme. C'est ainsi qu'un matin, lorsque je vins relever Chris à six heures, il me dit d'un ton las :

— Ah, au fait, il y a une baleine qui se balade dans le coin.

Comme si elle avait deviné que l'on parlait d'elle, la baleine en question cracha un geyser d'air, d'eau de mer et de glaires mêlés qui retomba sur nous, nous imprégnant d'une forte odeur de poisson. Nous ne réagîmes même pas.

Pendant que Chris regagnait la cabine d'un pas lourd pour aller prendre un

repos bien mérité, je m'installai sur le banc de nage. Tandis que je commençais à ramer, je ne vis plus trace du cétacé et n'y prêtai plus vraiment attention. Mais au bout d'un moment, j'aperçus des remous dans l'eau. Il s'agissait d'une seconde baleine, nettement plus grosse que la première, qui devait mesurer deux fois la taille de notre bateau.

Elle fonçait juste sous la surface, se dirigeant vers nous à toute allure. J'eus tout juste le temps de pousser un juron et me préparai à me faire éperonner. Mais au dernier moment, l'animal plongea juste assez pour éviter la coque, probablement de quelques centimètres. Elle se mit alors à tourner autour du bateau et ne tarda pas à être rejointe par la première que nous avions aperçue.

J'eus alors la stupeur d'en voir apparaître une troisième de l'autre côté du bateau. J'ignorais de quel genre de baleine il s'agissait mais il était évident que toutes trois appartenaient à la même espèce. Le dos était de couleur bleu-vert et le ventre un peu plus clair. Il y en avait deux grandes et une plus petite, probablement un couple et son petit. La plus grosse devait mesurer douze mètres de long. Le petit, lui, était à peine plus long que notre bateau.

Pour une raison mystérieuse, ils semblaient beaucoup s'intéresser à notre bateau. Ils lui tournaient autour à une vitesse impressionnante. Ils le chargeaient à toute allure avant de plonger au-dessous ou de se détourner au tout dernier moment.

Après quelques minutes d'hésitation, et bien que la règle d'or sur un bateau à rames soit de ne réveiller son équipier qu'en cas d'absolue nécessité, je me décidai à appeler Chris.

— Eh, mon vieux ! lui criai-je. Tu devrais venir voir ça ! Il y a trois baleines, maintenant !

Chris émergea de la cabine et me jeta un regard noir rehaussé de cernes qui faisaient peine à voir. Je crois que je ne l'avais jamais vu aussi furieux.

— J'espère vraiment que ça vaut le coup, gronda-t-il.

C'était bien le cas. Les trois cétacés qui, nous l'apprendrions plus tard, étaient des rorquals boréaux, restèrent auprès de nous pendant près de six heures et demi. Elles ne se lassaient pas de notre bateau et de leurs jeux. Parfois, elles se percutaient volontairement les unes les autres. En revanche,

elles prenaient toujours soin d’éviter le bateau, fût-ce de quelques centimètres, parfois.

Notre bateau, en revanche, n’eut pas les mêmes égards. J’étais en train d’effectuer mon deuxième quart depuis qu’elles s’étaient manifestées, presque six heures auparavant. Les baleines continuaient à faire semblant de charger notre bateau avant de plonger pour le dépasser. Elles s’arrêtaient alors juste devant lui, comme pour l’empêcher d’avancer.

Peut-être ne voulaient-elles pas nous voir partir. Mais nous ne pouvions rester là indéfiniment. Il nous fallait impérativement continuer à progresser vers l’est. Et lorsqu’une fois de plus, l’une des baleines se figea devant mon bateau, je ne cessai pas de ramer. Je m’attendais à ce qu’elle plonge mais, au lieu de cela, je sentis le bateau se redresser légèrement et s’immobiliser.

Je constatai alors avec une pointe d’effroi que nous venions de nous échouer sur le plus gros des trois cétacés. Chris avait dû sentir quelque chose d’anormal car il ouvrit l’écoutille de la cabine et me cria :

— Profite bien de ton bain ! Moi, je ferme la porte !

Sur ce, il joignit le geste à la parole et claqua l’écoutille qu’il verrouilla de l’intérieur.

Je ne pus réprimer une grimace et me préparai à l’inévitable impact d’une queue de baleine balayant l’imprudent qui venait de se poser sur son dos. Mais à ma grande stupeur, rien de tel ne se produisit. La baleine plongea lentement sous l’eau et s’écarta précautionneusement, comme si elle ne voulait surtout pas nous faire de mal.

Les trois cétacés s’attardèrent encore un peu puis semblèrent enfin se lasser de nous. Ils disparurent alors dans les eaux du Pacifique pendant que nous poursuivions notre propre route. Une fois de plus, ces animaux merveilleux nous avaient offert une expérience mémorable. Ils nous avaient également rappelé qu’en dépit des difficultés auxquelles nous étions confrontés, nous avions beaucoup de chance de pouvoir être là.

Jusqu’au jour où j’avais appris la mort de mon père, je m’étais senti parfaitement à ma place dans le Pacifique. Il n’y avait alors aucun endroit où j’aurais préféré me trouver. Mais après, tout avait changé. Je n’avais plus considéré l’océan que comme un ennemi, comme un obstacle dont je devais

triompher à tout prix. Je n'éprouvais plus de joie mais seulement une résolution farouche à en finir.

Les heures que nous venions de passer avec ces trois baleines m'avaient brusquement rappelé pourquoi j'étais venu ici. Elles m'avaient fait oublier la guerre que je livrais pour atteindre San Francisco et m'avaient offert quelques moments de bonheur au milieu de toutes nos épreuves. Je me sentais ressourcé. Et je me prenais à penser que le Pacifique Nord n'était peut-être pas aussi impitoyable que je l'avais cru.

À n'importe quel moment du jour, il pouvait se produire quelque chose de magique et d'exaltant sur cet immense océan. Combien de gens dans le monde pouvaient-ils se targuer d'avoir vécu une telle aventure ? De s'être vu offrir une telle opportunité ? Nous trouver ici, c'était comme être installés aux premières loges du plus beau spectacle offert par la planète Terre.

Le seul inconvénient, c'était qu'il fallait souvent payer très cher pour mériter ces places…

34

Zone morte

La fin du mois de septembre nous avait réservé une heureuse surprise : nous étions désormais à moins de mille milles de notre destination. Nous ne nous faisions en revanche plus la moindre illusion au sujet de cette dernière étape : pas plus que les autres, elle ne serait de tout repos.

La satisfaction qu'aurait pu m'apporter le franchissement de cette ligne imaginaire était également tempérée par une nouvelle d'une tout autre nature. Mon épouse, qui était arrivée au Royaume-Uni avec un visa de tourisme valable six mois, n'avait pu obtenir en mon absence de renouvellement de son permis de séjour.

Cela signifiait que si notre vitesse n'augmentait pas de façon considérable, Grace serait forcée de retourner au Nigeria avant notre retour. Ce devait être très dur pour elle qui avait quitté son pays pour me suivre. Et bien sûr, cela ajoutait à mon sentiment de culpabilité. Mais la bureaucratie savait se montrer inflexible, notamment en matière d'immigration, et ne laissait aucune place aux sentiments.

Dans un effort désespéré, ma famille contacta notre représentant au Parlement pour savoir si, étant donné les circonstances, il n'était pas possible d'obtenir une prolongation exceptionnelle du titre de séjour, au moins jusqu'à ce que je rentre du Pacifique. Ce ne serait après tout que l'histoire de quelques jours.

Grace se rendit à un rendez-vous avec le représentant en question qui se montra apparemment très courtois et compréhensif. Mais il envoya par la suite une lettre expliquant qu'il ne pouvait malheureusement rien faire. Elle n'arriva d'ailleurs que plusieurs semaines après mon retour à la maison.

Aussi déprimante que me paraissait cette nouvelle, je devais faire en sorte

de me distancier émotionnellement de ce qui se passait chez moi. Notre principal sujet de préoccupation devait être d'arriver à San Francisco au plus vite. D'autant que si nos vies étaient en jeu depuis que nous avions quitté les rivages du Japon, les risques n'avaient jamais été aussi grands qu'à l'approche de l'hiver.

Nous étions déjà au mois d'octobre et nous savions qu'il nous restait encore au moins un mois de voyage avant d'atteindre notre destination. Nous ne pouvions donc nous permettre de nous laisser distraire émotionnellement par des problèmes sur lesquels nous ne pouvions avoir strictement aucune prise. Cela ne ferait que nous miner et rendre notre situation plus précaire encore.

La mort de mon père avait fait naître en moi une volonté farouche d'aller jusqu'au bout, de renverser tous les obstacles qui s'interposeraient entre nous et notre objectif. Si je pouvais supporter un tel drame, m'étais-je dit, alors je pouvais tout supporter. Je supporterais cette mauvaise nouvelle au sujet de Grace. Je supporterais tout ce que le Pacifique avait encore en réserve pour moi.

Cette détermination allait s'avérer être à la fois un avantage et une malédiction au cours des semaines dramatiques qui nous attendaient. Nos réserves de nourriture continuaient à diminuer de façon très préoccupante. C'était d'autant plus inquiétant que tous les bulletins météo que nous recevions désormais faisaient état de conditions qui se dégradaient, ce qui rallongeait invariablement notre voyage d'un jour ou deux.

Nous n'eûmes donc d'autre choix que de réduire encore notre consommation et passâmes de trois repas par jour à deux. Nous remplaçâmes le troisième repas par une pause thé ou, lorsque la journée était vraiment très difficile, par un chocolat chaud que nous puisions dans nos ultimes réserves.

La possibilité d'une arrivée fin octobre n'était pas encore complètement écartée. Mais elle ne serait possible que si la météo se révélait plus clémente que prévu, ce qui n'était jamais arrivé au cours des cinq derniers mois.

Nous commençâmes donc à nous interroger sur la possibilité de nous

ravitailler en faisant appel aux navires que nous croiserions. Il y aurait certainement de plus en plus d'opportunités de ce genre, à mesure que nous approcherions des États-Unis et des grandes routes commerciales qui en partaient.

Pendant ce temps, au Royaume-Uni, Mos, mon ancien coéquipier, et Amanda Claridge, une collègue et amie de longue date, avaient décidé d'organiser notre soutien logistique à terre. Je n'avais à vrai dire jamais réfléchi à ce qui se passerait, une fois que nous arriverions à San Francisco. Mais bien que notre situation puisse sembler délicate vue du bateau, il en allait tout à fait différemment vue de la terre ferme.

Mos et Amanda étaient effectivement convaincus que notre voyage touchait au but et que nous allions bel et bien rallier le continent américain. Ils estimaient donc à raison que nous aurions besoin d'aide sur place.

Je tenais Mos régulièrement au courant de notre progression et des conditions de vie à bord. Il savait parfaitement à quoi pouvait ressembler une telle course transocéanique et la vie sur un bateau à rames. Il me connaissait aussi suffisamment pour éprouver beaucoup de sympathie à l'égard de Chris.

Avec Mos, nous décidâmes des mesures à prendre : nous tenterions d'abord un ravitaillement en route, si nous croisions des navires. Si tel n'était pas le cas, nous organiserions une livraison venue de la côte. Et si les choses tournaient mal pour une raison ou pour une autre, il y aurait toujours la possibilité de nous envoyer les secours. C'était bien évidemment la solution que je tenais à tout prix à éviter.

Fort heureusement, Mos était le PDG d'une compagnie de fret maritime et il m'assura que si nous le voulions, l'un de ses clients pourrait parfaitement se débrouiller pour venir nous ravitailler. Il possédait plusieurs bateaux qui arrivaient et partaient de Californie très régulièrement et ne devrait pas avoir de difficulté à en détourner un temporairement pour nous venir en aide.

Nous espérions tous que ce ne serait pas nécessaire, que le temps se montrerait clément et que nous n'aurions pas besoin de plus de vivres. Mais si les choses ne se passaient pas ainsi, nous étions couverts.

Pour la énième fois, Chris et moi dressâmes un inventaire très précis de la nourriture qu'il nous restait à bord. Ce fut nettement plus rapide que cela ne l'avait été au mois d'août, étant donné la façon dont nos stocks avaient fondu. Nous élaborâmes un plan qui devrait nous permettre de tenir pendant tout le reste du voyage.

Notre nouveau régime représenterait un apport énergétique de mille kilocalories par jour, soit moins d'un cinquième de ce que nous absorbions au début de notre traversée. Or nous avions déjà perdu tous deux vingt-cinq kilos. Ce n'était pas encore alarmant. Et nous savions maintenant qu'il suffirait de quarante-huit heures pour être approvisionnés en cas de nécessité. Cela nous donna la force de poursuivre.

À mesure que nous approchions des côtes et que l'hiver arrivait, les prévisions météo devenaient nettement moins fiables que lorsque nous nous étions trouvés en pleine mer, durant l'été. Nous pouvions recevoir le matin un bulletin nous annonçant un temps superbe qui nous permettrait de franchir le Golden Gate Bridge à la fin octobre et, douze heures plus tard, un autre nous prédisant que nous allions devoir rester accrochés à notre ancre flottante pendant une semaine entière. C'était précisément le genre de torture mentale que nous aurions préféré ne pas ajouter à la liste sans cesse croissante de nos problèmes.

Presque chaque jour, nous passions plusieurs heures à l'arrêt, à attendre que le vent daigne tourner. Après plus de six mois passés en mer, nous cherchions donc désespérément quelque chose pour briser la monotonie. Or comme tout le reste de notre équipement à bord, les batteries commençaient à donner des signes de faiblesse. Nous devions donc également rationner notre consommation d'électricité et nous ne pouvions pas nous permettre d'écouter trop de musique ou de livres audio.

— Nous pourrions essayer ça…suggéra un jour Chris en me tendant une boîte en métal qui contenait un jeu d'échec et de dames de voyage.

— Mais je ne sais pas vraiment jouer aux échecs.

De toute façon, la perspective de disputer une partie d'échecs dans l'état d'épuisement avancé dans lequel nous nous trouvions ne paraissait pas

vraiment raisonnable. Les dames, en revanche, étaient peut-être encore à notre portée.

Il faut comprendre que nous étions si fatigués que nous avions parfois du mal à retrouver les mots les plus simples. Il m'arrivait même d'oublier les prénoms des membres de ma famille. Jamais je ne m'étais senti aussi proche de la démence précoce.

Un jour, alors que nous étions en panne, une fois de plus, nous discutions de ce que nous aimerions faire lorsque nous aurions enfin achevé cette traversée du Pacifique. L'un des objectifs que nous partagions était de traverser les États-Unis à bord d'un grand camping-car. Chris avait une idée de marque précise en tête et il se trouvait que c'était la mienne. Mais nous fûmes tous deux totalement incapables de nous la rappeler.

Nous fouillâmes désespérément nos cerveaux épuisés et déshydratés à la recherche de cette information. En vain. Cela dura des jours et nous étions partagés entre frustration et amusement. Parfois, nous l'avions sur le bout de la langue. Nous étions sur le point de le dire… Et puis cela disparaissait dans les profondeurs de nos esprits.

Tel est le résultat de six mois passés sur un bateau à rames au beau milieu du Pacifique. Et puis, un matin, au beau milieu de mon quart, Chris jaillit de la cabine en souriant comme un dément et hurla de toutes ses forces :

—Winnebago ! C'est un putain de Winnebago !!!

Mon profond soulagement en entendant ce mot que je cherchais vainement depuis des jours ne fut tempéré que par l'envie que j'avais d'étrangler Chris qui l'avait retrouvé en premier.

— Essayons les dames, répondis-je enfin. Nous serons peut-être capable de nous souvenir de ça…

Au beau milieu de notre guerre contre le Pacifique, Chris et moi commençâmes à nous livrer une bataille par échiquier interposé. Ce fut pour nous une véritable bénédiction. D'une part, cela nous permit de nous changer les idées chaque fois que nous étions encalminés. D'autre part, cela eut un effet extraordinaire sur notre moral.

Nous avions mis dans la cabine un tableau avec nos scores respectifs. À la fin du voyage, Chris avait neuf victoires à son actif dont deux étaient à mon

avis assez douteuses. De mon côté, j'en comptabilisais cinquante-huit qui ne faisaient pas débat. Et pendant un temps, il me sembla que parvenir à une dixième victoire était presque plus important pour Chris que de franchir le Golden Gate Bridge.

En dehors de ces parties de dames et de la visite des trois rorquals boréaux, octobre nous réservait une autre bonne surprise : un système de hautes pressions inattendu nous fit profiter de températures très agréables durant quelques jours. Nous retirâmes avec joie nos couches de vêtements et nous remîmes à ramer nu durant la journée.

Cela nous permit de faire sécher le linge trempé que nous portions et d'aérer la cabine qui était saturée d'humidité. Cet été indien transforma une situation particulièrement éprouvante en un moment nettement plus agréable. Et il n'aurait pas pu mieux tomber.

Jusqu'alors, le temps n'avait cessé de se rafraîchir, les nuits de se rallonger. Les tempêtes se faisaient plus fréquentes et nettement plus longues que celles que nous avions essuyées jusqu'alors. Le simple fait de vivre sur le bateau aurait été fatiguant. Y ramer à longueur de journée en se privant de nourriture, et cela après six mois passés en mer était physiquement, mentalement et émotionnellement presque insoutenable.

Et le plus terrifiant, c'était que cette situation ne pouvait qu'empirer. Nous étions hors de portée des typhons, dans cette partie du monde. Mais sur la côte ouest des États-Unis en hiver, nous risquions d'être confrontés à des ouragans. Cette période de beau temps nous offrit donc une opportunité inespérée de recharger nos batteries – au sens propre comme au sens figuré.

Durant tout le mois de septembre, en effet, nous avions été confrontés à un problème électrique qui nous handicapait de plus en plus sans que nous parvenions à découvrir ce qui en était la cause. Nous perdions de plus en plus de capacité de charge des batteries. Un jour, la charge fut même si faible que le système entier s'arrêta complètement.

Nous avions dans la cabine un boîtier de contrôle qui nous permettait d'afficher toutes sortes de paramètres au sujet de notre système électrique. Le seul qui manquait, en fait, c'était la quantité d'énergie que consommait chacun des appareils branchés sur les batteries. C'est une donnée dont nous

aurions dû disposer mais le temps avait manqué lors de l'installation du système. Lorsque j'avais découvert ce détail, le bateau était déjà sur le point d'être expédié et il était trop tard pour faire quoi que ce fût. Cela faillit mettre un terme à notre traversée.

Si nous avions eu une jauge de ce genre, nous aurions en effet rapidement compris d'où venait le problème. Au début du mois de septembre, nous avions remplacé l'ampoule du feu de navigation par une autre qui se trouvait être d'un type différent. Sans nous en rendre compte, la consommation était passée de quasiment rien à 1.4 ampères, ce qui est l'équivalent d'un ordinateur mis en charge pendant toute une nuit.

Sans témoin d'aucune sorte, nous ne pouvions évidemment pas le deviner. Et la nouvelle ampoule épuisait nos batteries chaque nuit. Le pire, c'est qu'elle ne se contentait pas de les vider : elle les endommageait, les empêchant de se recharger correctement.

Ce fut Chris qui découvrit le problème lorsqu'en désespoir de cause, il se décida à tester un à un chaque appareil électrique. C'était un processus minutieux, lent et ingrat auquel nous n'avions pas voulu nous soumettre jusqu'alors. Mais il porta ses fruits et résolut le mystère. Il suffisait en effet d'une seule ampoule pour épuiser chaque jour près de la moitié de notre réserve d'énergie !

Si je m'en étais tenu à ma règle s'or – toujours opter pour la simplicité – nous aurions fait installer cette jauge avant notre départ en dépit des contraintes de temps. Il valait mieux perdre quelques jours au départ que risquer d'échouer si près du but. Car en dépit du remplacement de l'ampoule, le mal était fait : les batteries avaient été endommagées.

J'étais furieux contre moi-même. Et lorsque je repense à cette traversée, je me dis toujours que c'est la seule erreur réellement impardonnable, la seule que j'avais les moyens d'éviter et je ne l'ai pas fait.

Nous étions donc obligés de limiter notre consommation de courant. Mais ce n'était rien comparé aux limitations alimentaires que nous nous imposions. Ramer était redevenu un cauchemar à présent que la faim nous tenait compagnie.

Après les quelques jours de beau temps, le temps recommença à se

détériorer. Les températures chutèrent, ajoutant aux difficultés de la nage qui devenait une épreuve d'endurance mentale et physique. Il n'y avait plus de quart facile à assurer. Chris, en particulier, souffrait particulièrement du froid.

Il avait vingt-huit ans. C'était un véritable athlète qui n'avait pas un gramme de gras à perdre, même après le régime que nous avions suivi avant de partir pour nous renforcer. À la fin octobre, il était presque maigre et n'avait donc plus aucune réserve où il aurait pu puiser de la chaleur ou de l'énergie supplémentaire.

Moi, au contraire, j'avais quarante-cinq ans, j'étais un ancien marine et j'avais toujours très bien supporté le froid. Comme n'importe quel homme de mon âge, je n'avais eu aucun mal à prendre du poids avant le départ. Et j'avais donc encore des réserves.

Mais si j'étais plus résistant à la baisse des températures, je ne l'étais pas à la fatigue. Et chaque fois que je me traînais dans la cabine après mon quart, je me demandais avec une pointe d'angoisse si je serais vraiment capable d'en ressortir deux heures plus tard.

Pendant ces terribles semaines d'octobre, chacun à notre façon, Chris et moi luttions comme nous ne l'avions fait auparavant.

Le 25 du mois, un rayon d'espoir nous apparu sous la forme des feux de navigation d'un navire qui semblait venir vers nous.

— Voyons si nos pouvons les joindre par radio, suggérai-je à Chris. Ils auront peut-être quelques vivres à nous donner…

Chris se précipita vers la radio VHF et parvint à joindre le bateau qui accepta aussitôt de nous céder quelques réserves de nourriture. Il s'agissait du Genoa Bridge, un grand vaisseau commercial qui ne pouvait s'arrêter sauf en cas d'urgence. Or ceci n'en était pas une, à proprement parler.

Nous avions dit à l'officier de quart que nous étions affamés et que nous commencions à manquer de vivres. Pas qu'il s'agissait d'une question de vie ou de mort. Si nous demandions leur aide, c'était plus en prévision de l'avenir que par nécessité absolue.

Ils nous expliquèrent qu'ils allaient passer à côté de nous puis virer à tribord dès qu'ils nous auraient dépassés. Lorsqu'ils passeraient devant

nous, ils feraient retentir une sirène au moment précis où ils lanceraient à la mer deux caisses de vivres. Nous n'aurions qu'à suivre notre cap pour les récupérer au passage.

Cela me semblait un peu compliqué mais je savais que les navires de ce genre étaient soumis à des contraintes drastiques de la part des armateurs qui avaient tendance à pratiquer le micro-management et prétendaient tout régenter depuis la terre ferme. Ils appliquaient le protocole en vigueur sur leur bateau et n'avaient probablement pas le droit de le modifier.

Chris et moi nous préparâmes à la manœuvre en nous réjouissant à l'avance de renouveler un peu notre ordinaire. L'officier de quart avec lequel nous avions pris contact nous avait même promis des sachets de thé !

Comme prévu, le Genoa Bridge nous dépassa. Il se trouvait à moins de cent mètres de nous et le pont était brillamment éclairé. Une partie de l'équipage qui se trouvait sur le pont nous adressa des hourras et des encouragements. Le navire poursuivit sa route pendant quelques centaines de mètres avant de virer à tribord toute. Un instant plus tard, une corne de brume se fit entendre, indiquant que les vivres promis avaient été largués.

Le Genoa Bridge continua sa route, reprenant son cap initial. Chris et moi scrutèrent les alentours, cherchant à apercevoir les caisses. À cet instant, notre radio VHF se mit à crachoter. L'officier de quart indien auquel nous avions parlé précédemment nous demanda si nous avions récupéré la nourriture. « Pas encore », fut notre réponse.

En réalité, nous ne la retrouvâmes jamais. Et après vingt minutes de vaines recherches, nous dûmes nous résigner au fait que l'océan avait avalé nos vivres. Nous remerciâmes néanmoins le Genoa Bridge pour sa tentative et, amers, nous nous remîmes à ramer.

Trois jours plus tard, alors que, d'après nos calculs, il ne nous restait plus qu'une semaine de rations, nous reçûmes un bulletin météo de Lee qui nous prédisait un temps idéal pour gagner San Francisco d'une seule traite. C'était une excellente nouvelle. Si cette prévision se réalisait, nous franchirions le Golden Gate Bridge le 4 ou le 5 novembre au plus tard.

Cela signifiait que nous n'aurions pas besoin de nous ravitailler en route. Nos réserves seraient un peu juste mais elles devraient nous permettre de

tenir le coup jusqu'à l'arrivée. Une dernière fois, je me penchai par-dessus bord pour gratter les balanes qui s'accrochaient à notre bateau. Cela nous permettrait d'améliorer notre hydrodynamisme et d'être plus rapide lors de la toute dernière ligne droite qui nous conduirait à San Francisco.

Plus tôt, durant le voyage, nous étions ravis d'effectuer ce travail qui nous changeait des quarts de nage. Il nous était arrivé plusieurs fois de descendre tous les deux dans l'eau lorsque le temps était calme pour nettoyer chacun un côté. Mais c'était un risque que nous ne pouvions plus nous permettre de courir. Car l'eau était gelée, à présent. Et il valait mieux que l'un de nous reste sur le pont pour pouvoir repêcher celui qui effectuerait le nettoyage en cas de crampe.

Chris était déjà frigorifié lorsqu'il ramait et je ne me voyais pas lui imposer une telle corvée dans une eau qui évoquait plus celle de l'Arctique que du Pacifique. Je me mis donc à l'eau et effectuai le nettoyage de coque le plus rapide de tout le voyage. Je ne dus pas rester à la mer plus de six ou sept minutes, contrairement aux trente ou quarante minutes que cela me prenait généralement.

La dernière fois que je m'étais trouvé plongé dans une eau aussi froide, c'était durant la formation aux opérations arctiques que j'avais suivie en Norvège lorsque j'appartenais encore au corps des marines. Quand Chris m'aida à remonter et me lança ma veste, il arbora un sourire moqueur.

— C'est assez froid pour toi, cette fois ? me demanda-t-il malicieusement.

— C'est la dernière fois que je fais une chose pareille, répondis-je avec assurance.

Nous échangeâmes un sourire. Pour la première fois durant ce voyage, nous commencions à penser à toutes ces choses que nous étions sur le point de faire pour la dernière fois. Nous étions convaincus d'être presque arrivés.

Mais nous nous trompions, une fois de plus…

35

Au fond du gouffre

Rassérénés par la promesse de vents favorables, nous puisâmes dans nos réserves afin de reconstituer nos forces et de pouvoir ramer avec une vigueur renouvelée. Après tout, nous n'étions plus séparés de San Francisco que par deux-cents malheureux milles nautiques. La ligne d'arrivée que nous avions lutté corps et âmes pour franchir, se trouvait enfin à notre portée. C'était du moins ce dont nous étions de plus en plus convaincus.

Mais nous aurions dû savoir à ce stade que le Pacifique n'était pas si clément. Et le 31 octobre, nous reçûmes un nouveau bulletin météo totalement catastrophique. Une autre tempête arrivait du nord mais celle-ci était de force 8. Elle allait s'attarder dans la région durant cinq jours au moins. Puis elle virerait progressivement au nord-est et nous forcerait donc une fois de plus à jeter notre ancre flottante.

Tout espoir d'arriver début novembre s'envolait. Et notre bonne humeur retrouvée se mua en un profond accablement. Le pire, c'était que comme le vent soufflerait du nord, il allait nous falloir progresser aussi rapidement que possible vers l'est avant que l'arrivée de la tempête ne nous arrête net. Car nous allions être repoussés vers le sud pendant plusieurs jours. Et si nous descendions trop loin, le long de la côte, nous perdrions toute chance de pouvoir remonter jusqu'à San Francisco.

Le rêve du Golden Gate Bridge ne tenait plus qu'à un fil. Il avait suffi d'un simple bulletin météo pour nous faire passer d'une confiance justifiée en notre succès prochain à la crainte d'un échec qui paraissait plus que probable.

Nous étions au fond du gouffre.

Pourtant, nous ne pouvions nous payer le luxe de nous laisser aller à notre

abattement, si justifié soit-il. La situation avait changé, une fois de plus. Et ce changement perpétuel était peut-être la seule constante du Pacifique Nord. Que cela nous plaise ou non, nous n'avions d'autre choix que de nous y adapter.

La première chose que nous décidâmes fut de demander à Mos d'organiser le ravitaillement qu'il nous avait proposé. Car ce nouveau délai de cinq jours ne nous laissait plus aucune illusion : quoi qu'il arrive, à présent, nous manquerions de nourriture.

La deuxième chose qu'il nous fallait faire impérativement pour pouvoir espérer sauver notre traversée, c'était pousser vers l'est aussi loin que possible avant que la tempête ne soit sur nous et ne nous arrête net. Sachant que les vents et la mer ne tarderaient pas à forcir, nous ajoutâmes du lest en ajoutant des sacs emplis d'eau de mer le long de la quille.

Nous devions abaisser un maximum notre tirant d'eau de façon à pouvoir ramer le plus longtemps possible dans la tempête. Les traînards que nous utilisions auparavant n'y suffiraient pas : ce qu'il fallait, c'était grandement abaisser notre centre de gravité pour être le plus stable possible. Si nous avions de la chance, cela nous épargnerait un chavirage à proximité des côtes californiennes…

Nous décidâmes également d'installer les deux bancs de nage. Ramer à deux nous confèrerait plus de vitesse et, ce qui était plus important encore, cela nous permettrait de ramer plus longtemps dans les conditions extrêmes que nous devrions affronter. La question n'était plus de préserver nos forces mais de les mettre toutes dans cette ultime bataille pour prendre la tempête de vitesse. La seule chose qui importait, désormais, c'était le nombre de milles que nous serions capables de gagner au cours des vingt-quatre prochaines heures.

Si nous n'allions pas assez loin, nous serions repoussés trop loin au sud pour pouvoir espérer rallier San Francisco. Tous les efforts que nous avions déployés au cours des six derniers mois se seraient alors révélés vains…

Nous avions reçu cette nouvelle en forme de couperet le 31 octobre dans la matinée. J'imagine que cette date était appropriée. N'était-ce pas le jour d'Halloween ? À midi, nous avions achevé nos préparatifs. Le bateau était

lesté et nous avions contacté Mos au sujet du ravitaillement. À deux-cent-six milles nautiques de San Francisco, alors que la mer commençait déjà à forcir, Chris et moi nous installâmes à nos postes de nage.

Dans un parfait accord, nous commençâmes à ramer, nous lançant dans une formidable course contre la montre. Nous luttâmes durant neuf heures d'affilée tandis que les éléments se déchaînaient autour de nous avec toujours plus de force. La tempête faisait rage, à présent, et les vents glacés nous traversaient de part en part.

Nous décidâmes alors d'en revenir à nos quarts de deux heures habituels, ce qui nous permettrait de dormir tour à tour et de récupérer un peu pendant la nuit. Nous avions déjà dépassé la limite que Lee nous avait indiquée et qui devrait nous garantir de pouvoir parvenir à San Francisco. Tout ce que nous gagnerions à présent nous donnerait seulement plus de marge de manœuvre. Mais nous ne voulions prendre aucun risque.

Nous poursuivîmes donc notre progression tout au long de la nuit, jusqu'à ce que, comme prévu, la tempête tourne brusquement au nord-est et nous arrête net. Morts de fatigue, nous eûmes tout juste la force de déployer l'ancre flottante avant de nous effondrer dans la cabine. Dans le froid et le vent, à travers les vagues qui déferlaient sans relâche de travers, Chris et moi étions parvenus à arracher trente-trois milles à l'océan en l'espace de vingt-deux heures qui comptent probablement parmi les plus longues de mon existence.

C'était un véritable exploit mais c'était aussi la seule chance que nous avions de sauver notre rêve. Hélas, ce bras de fer avec l'océan nous avait coûté très cher. Nous étions tous deux brisés.

Le lendemain, tandis que la tempête faisait rage à l'extérieur, que nous étions toujours allongés dans la cabine, nous efforçant de récupérer, Chris se tourna vers moi.

— Je ne pourrais jamais refaire une chose pareille, déclara-t-il. Je n'ai jamais eu aussi froid de ma vie.

J'avais dit à peu près la même chose après avoir nettoyé la coque du bateau. Et je pensais qu'il s'agissait juste d'une façon de parler.

— Moi non plus, répondis-je en riant.

Je ne pensais pas que Chris était sérieux. Mais je n’allais pas tarder à m’apercevoir de mon erreur.

36

On va y arriver !

Deux jours plus tard, nous étions toujours bloqués par la tempête. J'étais en train de calculer le nombre de milles que nous avions couverts en direction du sud en dépit de notre ancre flottante lorsque je reçus un nouveau bulletin météo. Pour une fois, il semblait jouer en notre faveur.

Apparemment, la tempête passerait plus vite que nous ne l'avions escompté. Nous avions même une chance d'atteindre la terre ferme avant la date prévue. Nous modifiâmes de nouveau la configuration du bateau pour nous adapter à ces nouvelles conditions et contactâmes Mos pour prendre des nouvelles de notre ravitaillement.

Il devait avoir lieu le jour même, si le temps le permettait. Et le départ de la tempête nous donnait bon espoir que tel pouvait être le cas. Hélas, nous ne tardâmes pas à découvrir que si nous étions prêts, il n'en allait pas autant de la compagnie de fret à laquelle mon ancien équipier avait fait appel.

— Je suis désolé, mon vieux, me dit Mos d'un ton navré. Quelqu'un de haut placé a dû mettre son veto et ils refusent de le faire, à présent…

— Écoute, répondis-je, nous sommes allés aussi loin que possible parce qu'ils nous avaient promis de nous ravitailler dès que tu leur donnerais le feu vert. S'ils n'en sont pas capables, pourquoi ne l'ont-ils pas dit depuis le début ?

— Je sais, soupira Mos. Je suis désolé… Écoute, laisse-moi voir ce que je peux faire. Je vais trouver une solution. Par contre, ce ne sera pas avant après-demain au plus tôt.

Ce n'était pas de la faute de Mos. Il faisait tout ce qui était en son pouvoir pour nous aider. Celui qui aurait dû s'excuser, en l'occurrence, c'était le responsable de la compagnie de fret qui nous avait laissé tomber.

Il ne nous restait plus en tout et pour tout que seize repas et nous n’avions plus aucun moyen de savoir quand on nous en livrerait de nouveaux. Nous ajustâmes donc notre répartition de ces maigres réserves de façon à pouvoir tenir le coup en attendant le ravitaillement. Nous convînmes de pendre un demi repas chacun à huit heures du matin et à quatre heures de l’après-midi. À midi et à minuit, nous prendrions un encas constitué de thé et de biscuits de survie.

Les biscuits en question, que nous avions récupérés dans notre sac de sauvetage, étaient hautement caloriques mais totalement dénués de goût. Mais en de telles circonstances, ils offraient un complément alimentaire plus que bienvenu. Ce régime nous permettrait en tout cas de survivre pendant huit jours supplémentaires.

Pour faire face à cette pénurie, nous essayâmes de pêcher. Malheureusement, nos efforts se révélèrent totalement infructueux. La plupart du temps, il n’y avait tout simplement pas de poisson en vue. Et lorsque c’était le cas, ces maudits animaux se montraient parfaitement indifférents aux tentatives que nous faisions pour les attirer.

Une fois, une dorade tropicale s’approcha de l’appât argenté que nous utilisions, mordit dedans et le recracha avant même que nous ayons eu le temps de la ferrer. C’était pourtant un poisson qui avait la réputation de se laisser prendre très facilement. Nous aurions probablement eu plus de chance avec un harpon mais il n’y en avait pas à bord.

Face à ces échecs à répétition, Chris eut une autre idée.

— Pourquoi n’attraperions-nous pas un albatros ? suggéra-t-il en désignant l’un de ces oiseaux qui volaient régulièrement à proximité de notre bateau.

Je lui jetai un regard sidéré.

— Tuer un albatros ? m’exclamai-je. On ne t’a jamais dit que cela portait malheur ?

Le regard qu’il me lança prouvait s’il en était besoin que Chris n’avait jamais entendu parler de cette vieille superstition. Il ne connaissait pas non plus la poésie de Samuel Taylor Coleridge, *La complainte du vieux marin*, qui mettait justement en garde contre un tel crime.

— Il vaudrait mieux garder cette idée pour le moment où nous n'aurons vraiment plus le choix, déclarai-je enfin.

Bien que nous manquions de nourriture, le changement de temps annoncé nous mettait un peu de baume au cœur. Avec moins de deux cents milles à parcourir, nous étions plus près que quiconque avant nous de réaliser une première mondiale : la traversée du Pacifique Nord à la rame. Ce serait certainement difficile mais San Francisco était de nouveau à notre portée.

Il nous fallait seulement persévérer. Mais après avoir affronté une tempête pendant plus de vingt heures d'affilée, l'idée de couvrir par temps calme la distance qui nous séparait encore du Golden Gate Bridge nous faisait plus l'effet d'une récompense que d'un effort supplémentaire. Avec une énergie renouvelée, nous nous remîmes donc à ramer. Cette fois-ci, songions-nous, c'était vraiment la dernière ligne droite.

Mais le Pacifique Nord n'entendait pas se laisser conquérir aussi facilement et nous réservait une ultime surprise, peut-être la plus cruelle de toutes.

Nous relevâmes l'ancre flottante à onze heures ; le 2 octobre. Mais à cinq heures et demie, ce même jour, nous nous retrouvâmes de nouveau face au vent. Il ne s'agissait pas d'une tempête, cette fois-ci, mais sa vitesse de quinze nœuds était suffisante pour nous arrêter une fois de plus. De guerre lasse, nous rejetâmes notre ancre et nous préparâmes à patienter en espérant qu'il s'agissait du tout dernier caprice de la météo.

Mais dès que l'ancre fut en place, nous nous aperçûmes que nous étions pris dans un courant qui nous entraînait au sud-ouest, dans la direction opposée à celle où nous voulions aller. Nous remontâmes de nouveau l'ancre et tentâmes de nous extirper de ce mauvais pas en ramant vers l'est pour tenter d'échapper à l'emprise du courant.

Dans l'état d'épuisement dans lequel nous nous trouvions, le simple fait de ramener l'ancre constituait une tâche éreintante. Le fait de devoir en plus ramer contre le vent et le courant s'apparentait à un véritable supplice. Mais nous savions que si nous ne le faisions pas, nous risquions une fois de plus d'être repoussés plus loin que le point au-delà duquel nous perdrions tout espoir d'atteindre San Francisco.

Une fois encore, nous puisâmes au plus profond de nous des ressources que nous n'aurions jamais imaginé posséder. Nous ramâmes pendant toute la journée, puis tout au long de la nuit glaciale qui suivit. Nous luttions bec et ongles contre ce courant froid venu d'Alaska qui s'écoulait vers le sud en longeant la côte californienne.

C'était en quelque sorte la version arctique du Kuroshio que nous avions quitté, des mois auparavant. Il présentait une largeur de trente milles dans sa partie la plus large, ce qui le rendait très difficile à traverser.

Après un nouvel effort herculéen, au prix d'une nage constante qui s'étala sur plus de dix-huit heures, nous atteignîmes le bord de cette nappe d'eau froide. Nous étions presque libérés du courant. Il ne nous restait qu'un mille ou deux à parcourir et nous aurions triomphé.

Mais c'était compter sans l'acharnement et le sadisme du Pacifique Nord qui conjura un nouveau vent d'est qui nous arrêta net. Il n'était pas particulièrement puissant – juste assez fort pour neutraliser toute tentative de progresser plus avant.

Brisé, je ramenai mes rames et commençai une fois de plus à déplier l'ancre flottante. Il ne me restait plus qu'à espérer que nous étions suffisamment dégagés du courant pour que notre dérive soit minime. Je lançai l'ancre qui s'ouvrit et se remplit d'eau. Mais au lieu de ralentir, le bateau se mit à prendre de la vitesse. Entraîné dans la mauvaise direction, il filait à plus de deux nœuds.

Je fixai l'écran de notre GPS d'un air incrédule, priant pour que la vitesse décroisse ou que la direction s'inverse. Mais il n'en fut rien, bien sûr. Éperdu de colère et de fatigue, je ramenai l'ancre et la relançai en espérant contre toute attente que j'obtiendrais un résultat différent. Je la sentis se gonfler d'eau, le bout qui la retenait se tendit… et le GPS m'indiqua avec obstination que nous étions en train de dériver. Nous étions toujours pris dans le courant.

J'étais si frustré en cet instant que j'en aurais pleuré. Au lieu de cela, je me remis à hisser l'ancre, m'épuisant à tirer le gigantesque parachute gorgé d'eau avant d'enrouler la corde autour des taquets que nous avions installés

sur le pont à cet effet. Je crois que cet instant précis constitue le moment le plus déprimant de toute ma longue lutte contre le Pacifique Nord.

Pendant six mois, Chris et moi avions affronté mille difficultés. Nous étions parvenus à triompher de chaque défi, de chaque revers, de chaque déception. Mais à présent, il me semblait que tout cela avait été vain. Pour une poignée de milles, ce courant allait nous entraîner loin de San Francisco. L'abattement ne tarda pas à faire place à la colère.

Et ce fut ce moment précis que choisit Chris pour émerger de la cabine.

— Comment est-ce qu'on s'en sort ? demanda-t-il d'un ton léger.

Il ne pouvait pas se douter de ce qui venait de se produire, bien sûr. Mais j'étais trop furieux pour m'en soucier.

— Comment on s'en sort ? répondis-je. On est foutus ! Cette saleté de vent a tourné une fois de plus et nous sommes bloqués dans le courant et entraînés vers le sud !

Chris jeta un coup d'œil au GPS, puis me regarda, ayant probablement compris que j'étais d'une humeur massacrante.

— D'accord, fit-il d'une voix conciliante. La question, maintenant, c'est : qu'est-ce qu'on fait ?

Une fois de plus, Chris était parvenu à désamorcer la situation. Je m'étais mis en colère parce que tout ne se déroulait pas comme je le voulais. C'était une attitude d'enfant gâté. Au lieu de regarder la réalité en face, j'étais en train de m'apitoyer sur mon propre sort. Mais l'interrogation de Chris m'avait brusquement ramené à la raison.

« Qu'est-ce qu'on fait ? » telle était la seule question que j'aurais dû me poser depuis le début, la seule qui valait d'être posée. Une fois que l'on faisait abstraction de la réaction émotionnelle qui avait été la mienne, le problème devenait assez simple, en fait. La porte de San Francisco était peut-être en train de se refermer devant nous mais elle n'était peut-être pas encore tout à fait condamnée.

L'ancre flottante ne résoudrait rien. Elle accélèrerait encore notre dérive. Le vent nous empêchait de ramer vers l'est. En revanche, nous pouvions ramer vers le nord, à contre-courant. Nous ne progresserions jamais dans

cette direction, bien sûr. Mais nos efforts nous permettraient de ralentir notre dérive vers le sud.

Tôt ou tard, le vent d'est devait tourner et se diriger vers le sud. Il nous suffirait alors de virer de nouveau de bord et de nous orienter vers l'est, vers San Francisco. Évidemment, il nous faudrait résister au courant jusque-là… Je fis part de mes réflexions à Chris et nous convînmes tous deux qu'il s'agissait de la seule solution.

Nous orientâmes donc notre bateau vers le nord et nous reprîmes nos quarts, alternant toutes les deux heures pour lutter contre le courant. Le vent venu de l'est avait encore forci et il était glacé. Les vagues venaient s'écraser contre le bateau, nous aspergeant copieusement. Et la nage elle-même était très difficile.

Mais le plus dur, c'était l'apparente absurdité de l'entreprise qui nous sapait le moral. Car non seulement nous n'avancions pas mais nous continuions même de reculer en direction du sud. Tout au plus parvenions-nous à limiter cette dérive de deux nœuds à un nœud et demi. Bien sûr, nous savions que c'était notre seule chance de ne pas rater la baie de San Francisco. Mais cela n'en restait pas moins usant psychologiquement.

Lorsque le soleil se coucha enfin, la température chuta brusquement. Les quarts qui étaient déjà très éprouvants de jour se firent encore plus impitoyables pour le corps et l'esprit. Le vent d'est enfla encore, faisant encore baisser la température ressentie et attisant la colère des vagues qui déferlaient, toujours plus nombreuses.

Le manque de nourriture et l'état délabré de nos vêtements ajoutant encore à ces difficultés. Chaque instant passé sur le pont était une véritable torture. Chaque fois que je terminais mon quart et allait m'effondrer dans la cabine, je me demandais si je serais vraiment capable de retourner prendre le suivant. Et pourtant, deux heures plus tard, je trouvai la force de m'arracher à cette douce chaleur pour retourner affronter l'enfer.

J'ignore d'où me venait cette volonté. Mais ce combat monopolisait tellement mes ressources que je ne prêtai pas attention à Chris qui devait livrer le même. Nos passages de relai se limitaient au strict minimum tant

nous étions pressés d’aller nous allonger. À minuit, nous nous contentâmes d’un biscuit et d’une tasse de thé chaud.

Ce n’était pas assez pour alimenter en énergie nos corps que le froid et la fatigue mettaient à rude épreuve. Ils puisaient au plus profond de leurs ressources, se dévorant eux-mêmes pour tenter de continuer à fournir l’effort que nous exigions d’eux. Ce n’était qu’une question de temps avant que l’un de nous ne s’effondre…

37

Promesse trahie

Avant que nous ne partions pour le Japon, j’avais rencontré les parents de Chris. Ce sont des gens adorables qui sont très fiers de lui et de son frère Michael. La dernière chose que sa mère m’ait dite, c’est :

— Promettez-moi que vous prendrez soin de Chris pour moi.

Je pouvais voir l’inquiétude qui se lisait alors dans ses yeux. Et je lui ai promis de le faire, tout en prenant soin d’ajouter qu’à mon avis, il n’en avait pas besoin.

Chris ne s’en est peut-être pas rendu compte mais pendant la majeure partie de notre voyage, j’ai tenu ma promesse. Je crois même que la responsabilité que m’avait confiée sa mère a été l’un des facteurs qui a fait de nous une si bonne équipe. Elle m’a empêché à plusieurs reprises de courir des risques que j’aurais probablement pris si j’avais été seul.

Je ne me souciais pas vraiment de ce qui pourrait bien m’arriver lorsque j’ai tenté cette traversée par moi-même. J’avais accepté toutes les conséquences possibles de ce défi. En revanche, je me préoccupais bien plus de ce qui pouvait arriver à Chris. Lorsque j’étais seul sur le Pacifique, je serais mort plutôt que de renoncer. Mais avec Chris, ce n’était plus une option acceptable. Sa simple présence à bord, cette fois-là, m’a probablement sauvé la vie.

Cela ne signifiait pas pour autant que je ménageais Chris. Je crois au contraire que mon attitude le conduisait à s’exposer plus qu’il ne l’aurait fait de lui-même. Mais c’était là tout notre équilibre : je le poussais hors de ses retranchements et il tempérait mes excès. Et ce juste milieu nous rendait tous deux plus solides. Nous étions deux individus fonctionnant comme un

seul, nous complétant mutuellement sans entrer en compétition l'un contre l'autre.

Et le plus extraordinaire, c'est que cette relation se soit épanouie pendant les six mois de notre traversée en dépit – ou peut-être à cause – des difficultés et des épreuves que nous avons dû surmonter.

Mais en cette nuit glacée de novembre, alors que nous nous battions contre ce courant venu d'Alaska dans le vent et les embruns, j'ai oublié la promesse que j'avais faite à Mme Martin. Je n'ai pas veillé sur son fils comme je l'aurais dû parce que j'étais trop occupé à lutter contre mon propre épuisement. Et tandis que nous livrions notre plus grande bataille contre le Pacifique Nord, Chris succomba lentement à l'hypothermie sans que je m'en aperçoive…

Le soleil se leva enfin, marquant la fin de la nuit la plus dure que j'aie jamais vécue, que ce soit sur l'océan ou chez les marines. Par miracle, Chris et moi étions parvenus à maintenir notre bateau orienté dans la bonne direction, vers le nord, et nous avions limité notre dérive à un nœud et demi par heure, préservant ainsi nos chances d'atteindre San Francisco.

Quoique harassante, cette bataille m'avait simultanément paru exaltante. Lorsque j'avais chaviré, la fois précédente, j'étais uniquement focalisé sur ma survie dans des circonstances dramatiques. Ma victoire sur ces circonstances avait plus été une absence de défaite qu'autre chose. Cette fois-ci, au contraire, le combat que j'avais livré était très différent.

Lorsque j'avais découvert que nous étions piégés par le courant et par le vent, j'avais voulu affronter le Pacifique. Et cette nuit avait été un défi que j'avais lancé à l'océan et que j'étais parvenu à remporter. Je ne m'étais pas contenté de survivre : j'avais surmonté une épreuve.

Cet épisode m'avait aussi appris une leçon. Il m'avait enseigné que l'énergie qui émane d'une situation donnée provient de celui qui y est confronté. Par-delà les problèmes objectifs auxquels nous avons affaire, ce qui compte avant tout, c'est la façon dont nous les abordons. Notre réaction face à eux conditionne l'effet qu'ils ont sur nous en retour.

Tant que j'étais resté sur le pont à m'apitoyer sur mon sort et à maudire les éléments, je n'avais pas eu la moindre chance de faire face aux difficultés.

Je m'étais vaincu moi-même aussi sûrement que si j'avais sauté dans le courant qui menaçait de nous emporter.

Le simple fait de considérer la situation de façon pragmatique, comme Chris m'avait amené à le faire en me demandant « Qu'est-ce qu'on fait ? », avait transformé le problème. En envisageant soudain ce qui était possible, l'énergie négative que j'avais générée s'était muée en énergie positive. Et la solution était alors venue d'elle-même.

Aucune des leçons que j'ai apprises dans le Pacifique Nord n'est aussi importante que celle-ci. La victoire et la défaite viennent avant tout de l'intérieur : elles sont une façon de considérer les choses. En approchant une difficulté de façon positive, on rend la victoire possible.

À dix heures du matin, lorsque Chris sortit de la cabine pour prendre la relève, le vent soufflait du sud-sud-est. Je me rendis dans la cabine pour vérifier ce que me soufflait mon intuition et constatai que je ne m'étais pas trompé : nous avions atteint la limite sud que nous ne devions pas dépasser mais nous étions désormais en train de remonter très lentement vers le nord, bien que nous soyons toujours dans le courant.

Cette fois-ci, il n'y avait plus de doute : nous étions en route vers San Francisco et tout laissait à penser que nous y arriverions bel et bien ! C'était un moment historique et je pris ma caméra pour l'immortaliser. Je voulais voir la tête de Chris quand je lui annoncerais la nouvelle.

Il faisait toujours très froid dehors, bien que le soleil soit levé depuis un moment déjà. Chris était emmitouflé dans sa veste tempête sous laquelle il portait huit couches d'habits. Sa capuche était rabattue, son col relevé au maximum et tout ce que je pouvais apercevoir de lui, c'était ses yeux qui paraissaient comme absents tandis qu'il ramait de façon mécanique.

— Ça y est, mon vieux ! m'écriai-je joyeusement. Nous remontons vers le nord !

— Ah… articula-t-il d'un ton incertain.

Je réalisai aussitôt que quelque chose n'allait pas du tout. Je venais de lui annoncer que notre pari était gagné, que nous étions sur le point de terminer cette traversée. Et tout ce qu'il trouvait à répondre, c'était « ah ». Cela ne

lui ressemblait pas du tout. D'ordinaire, Chris est quelqu'un d'enthousiaste et d'irréductiblement positif.

— Est-ce que ça va ? lui demandai-je, inquiet.

Il émit un grognement vague. Je posai donc ma caméra et me dirigeai vers lui. Il ne me suivit même pas des yeux. Son regard était totalement vide.

— Bon sang, Chris, m'exclamai-je, de plus en plus inquiet. Lâche ces rames et file dans la cabine.

Chris s'arrêta aussitôt de ramer, se mit à quatre pattes et se dirigea vers la cabine. Je le suivis des yeux, horrifié de ne pas avoir compris plus tôt ce qui était en train de se passer. Pour conserver le peu de chaleur qu'il lui restait, son corps avait commencé à couper toutes les fonctions qui ne lui semblaient pas vitales.

L'un des premiers signes de l'hypothermie est cette étrange léthargie, cette déperdition totale de personnalité. Chris n'était plus que l'ombre de lui-même, une coquille vide. S'il s'était écoulé deux heures de plus, il se serait probablement effondré totalement. Et je m'en voulais terriblement de ne pas avoir su être plus à l'écoute.

— Tu aurais dû me dire quelque chose, lui dis-je en le suivant dans la cabine.

Il se tourna à demi vers moi et s'efforça vainement de sourire.

— Je te l'ai dit, me rappela-t-il alors. Je t'ai dit que je ne pourrais jamais recommencer…

Je l'aidai à se déshabiller et à se glisser dans son sac de couchage. Je lui préparai ensuite une boisson chaude et un repas avec toutes les rations qu'il nous restait. Tandis qu'il mangeait, je le vis reprendre un peu de force et je me détendis légèrement.

— OK, lui dis-je. Toi, tu ne bouges pas d'ici. Repose-toi. Il n'est plus question que tu rames. Dans deux heures, si tu te sens d'attaque, prépare-nous du thé. D'accord ?

Il hocha la tête et, malgré la fatigue évidente qui se lisait sur son visage, il me sembla qu'il était redevenu lui-même. Je ressortis pour aller m'installer sur le banc de nage et commençai à ramer en me demandant avec une pointe d'angoisse si tout se passerait bien pour lui.

Chris émergea de la cabine précisément deux heures plus tard. Il semblait toujours fatigué et secoué mais un peu moins perdu qu'auparavant.

— Je vais te préparer un thé, me dit-il. Moi, je n'en veux pas.

— Il faut que tu en boives, protestai-je. Tu as besoin d'avaler quelque chose de chaud.

Il accepta à contrecœur et je cessai de ramer, le temps de boire en sa compagnie. Je compris que, s'il était en train de se remettre, cela prendrait du temps. Lorsqu'il fit mine de prendre les rames, je secouai la tête.

— Non, Chris, repose-toi encore. Reviens toutes les deux heures pour t'assurer que je vais bien et m'apporter du thé. Nous changerons plus tard.

La scène se renouvela durant toute la journée. Nous étions toujours pris dans le courant mais le vent soufflait du sud, ce qui nous permettrait de progresser vers le nord tant que nous continuerions à ramer. Mais pour rattraper la distance que nous avions perdue, l'un de nous devait demeurer constamment sur le banc de nage. Et je n'étais pas encore prêt à laisser Chris reprendre sa place. J'enchaînai donc les quarts.

Le soir venu, Chris semblait être redevenu lui-même. Toutes les deux heures il était venu me voir et j'avais insisté à chaque fois pour qu'il boive du thé, lui aussi. Nous partagions le sachet pour économiser nos réserves qui ne cessaient de s'étioler. Mais cette cure commençait à porter ses fruits et j'étais profondément soulagé de le voir récupérer aussi vite.

— Je peux ramer, maintenant, me dit-il, le soir venu.

— Non, mon vieux, répondis-je. Je vais continuer encore un peu. Il va bientôt se remettre à faire très froid et je ne veux pas que tu perdes tout le bénéfice de cette journée de repos. Contente-toi de m'amener du thé toutes les deux heures.

Il insista, m'assurant qu'il allait parfaitement bien. Mais je ne voulus rien entendre. Moins de dix heures plus tôt, il était au bord du gouffre. S'il passait une nouvelle nuit dans le froid, cela risquait de se reproduire. Il s'était déjà forcé à ramer au-delà de ce qu'il estimait être ses possibilités et je ne pouvais pas lui demander de recommencer.

Je restai donc sur le banc de nage toute la nuit. Toutes les deux heures, Chris m'apportait le thé et plaidait pour reprendre les rames. Toutes les

deux heures, je refusais et le renvoyais au chaud dans la cabine. D'une part, je craignais moins le froid que lui et d'autre part, j'estimais avoir contracté une dette envers lui.

Il avait ramé jusqu'à l'épuisement pour moi et je n'avais pas su m'en rendre compte. J'avais négligé la promesse que j'avais faite à sa mère. J'avais honte de moi et j'étais bien décidé à faire en sorte de ne plus oublier ce serment.

Le lendemain à l'aube, le vent avait fini de tourner et soufflait à présent du sud-ouest, ce qui était idéal pour nous. Bien que nous soyons toujours dans le courant, nous étions désormais poussés doucement mais sûrement vers le nord-est et nous ne tarderions plus à en sortir. Comprenant que je n'avais plus besoin de ramer pour que le bateau continue à avancer, je me décidai enfin à lâcher les rames.

Je me glissai alors dans la cabine aux côtés de Chris et sombrai dans un profond sommeil. Comme c'était déjà arrivé si souvent durant ce voyage, nous avions évité le désastre d'un cheveu. Mais nous étions de nouveau sur le chemin du Golden Gate Bridge.

38

Big Mac !

Lorsque j’ouvris enfin les yeux, Chris avait profité de mon sommeil pour reprendre sa place sur le banc de nage. Lorsque je sortis, il souriait et me lança quelques plaisanteries qui achevèrent de me convaincre qu’il était rétabli.

Le soleil brillait dans le ciel et nous avions définitivement laissé derrière nous le courant venu d’Alaska. La côte américaine ne se trouvait plus qu’à cent cinquante milles devant nous. Nous avions toujours un problème majeur, en revanche : il n’y avait strictement plus rien à manger à bord. Nous avions même utilisé le tout dernier sachet de thé, ce matin-là.

— Cette fois, c’en est trop, m’exclamai-je d’un ton offusqué. Je veux bien ne pas manger. Mais ne pas boire de thé ? Il y a des limites ! Il nous faut un ravitaillement.

J’appelai donc Mos pour savoir ce qu’il en était. Le bulletin météo suggérait que nous pourrions atteindre San Francisco d’ici quatre ou cinq jours avec un peu de chance. Mais nous avions appris à nos dépens à ne pas miser sur la chance et je savais à présent que le voyage pouvait tout aussi bien nous prendre deux semaines. Et étant donné la condition physique dans laquelle se trouvait Chris, je ne voulais prendre aucun risque. Il nous fallait impérativement des vivres.

Mos m’expliqua qu’avec l’aide de Bill Wolbach, mon ami producteur, il était parvenu à trouver un pilote d’hélicoptère qui avait accepté de nous apporter à manger – ainsi que des sachets de thé, bien sûr. Il nous faudrait pour cela nous trouver à moins de cent milles des côtes pour qu’il puisse effectuer l’aller-retour sans prendre de risques inconsidérés.

J’estimai que, dans les conditions actuelles, il nous faudrait un jour ou

deux pour nous trouver à portée et nous convînmes d'organiser la livraison. Il nous fallut en réalité trois jours pour qu'elle soit réalisable dans de bonnes conditions. Durant les deux derniers, nous achevâmes d'épuiser les ultimes ressources dont nous disposions.

L'avant-dernier jour, nous nous contentâmes pour tout repas d'une soupe instantanée pour deux. Le dernier jour, il n'y avait strictement plus rien. Chris croyait pourtant se rappeler de l'existence d'un container situé complètement à l'avant du bateau, au niveau de la proue. Il vida donc la cabine avant pour pouvoir y accéder.

— Je suis sûr qu'il y a quelque chose là-dedans, déclara-t-il en plongeant la main dans un trou pour fouiller à la recherche d'hypothétiques rations.

Je ne crus pas un seul instant qu'il trouverait quelque chose mais je le laissai faire en me disant que cela avait au moins le mérite de l'occuper. Et je fus passablement stupéfait lorsqu'après maints tâtonnements, il finit par ressortir un paquet soigneusement emballé.

C'était une trouvaille tout bonnement incroyable : il y avait du chocolat à boire, un plat principal lyophilisé et un dessert. C'était plus de calories que nous n'en avions ingérées en l'espace d'une semaine et nous eûmes réellement l'impression de fêter Noël en avance.

Notre ravitaillement nous parvint le 8 novembre. Comme nous nous trouvions à moins de cent milles de la côte, il nous fut apporté par un hélicoptère à bord duquel se trouvaient Wayne Lackey, un pilote vétéran du Vietnam, Gary Wooton, son copilote et ami, et Sandra Cannon, une jeune journaliste.

Pour pouvoir nous rejoindre, Wayne était parti du haut d'une falaise située en bord de mer. Il avait fait le plein au dernier moment à l'aide d'un camion-citerne pour maximiser la portée de son appareil. Il avait calculé que s'il passait dix minutes à décharger les caisses qu'il devait nous livrer, il lui resterait vingt minutes pour regagner la falaise. Mais il leur fallut deux fois plus de temps que cela.

Wayne m'expliqua par la suite qu'en approchant de la falaise, sa jauge de fuel indiquait que le réservoir était vide. En se posant, il ne lui restait tout au plus que dix minutes d'autonomie.

— Jamais je n’ai été aussi heureux de ma vie de voir un camion-citerne, conclut-il en riant.

Wayne et sa petite équipe étaient exactement le genre de gens qu’il fait bon avoir à ses côtés en cas de coup dur. Il le prouva encore au moment de débarquer les provisions. Car entretemps, la mer avait forci à cause d’une tempête qui s’était formée à plusieurs centaines de milles au nord. La houle était si forte que pendant que nous transférions les caisses de l’hélicoptère au bateau, notre antenne radio venait régulièrement effleurer la carlingue de l’appareil.

Wayne s’était admirablement positionné de façon à ce que Gary puisse faire descendre en douceur les caisses jusqu’à notre pont à l’aide d’un filin. Mais entre la houle et le souffle généré par le rotor de l’hélico, la manœuvre s’avéra beaucoup trop délicate. Nous fîmes donc signe à Gary de lâchez les containers dans l’eau devant nous afin que nous puissions les repêcher nous-mêmes. Cela rendait le transfert nettement moins dangereux pour tout le monde.

Quelques minutes plus tard, nous hissâmes à bord la première des caisses que Wayne avait été chargé de nous apporter. Nous parvînmes à remonter les trois sans problème. Lorsque Chris eut hâlé la dernière, il leva la tête vers l’hélico et cria de toutes ses forces :

— C’est la plus belle journée de ma vie !

Nous adressâmes des gestes empreints de reconnaissance à Wayne et à son équipage qui y répondirent en levant un pouce. Ce fut un moment magique pour nous, non seulement parce que nous avions enfin de quoi manger à notre faim mais aussi parce que c’était la première fois en l’espace de six mois que nous avions un contact avec d’autres êtres humains.

Lorsque Chris ouvrit la première caisse, notre moral fit un nouveau bond. Car au-dessus des rations lyophilisées que Mos nous avait fait parvenir se trouvaient deux boîtes en polystyrène contenant chacun un Big Mac et des frites. C’était une façon de nous souhaiter la bienvenue en Amérique. Nous nous jetâmes sur ces hamburgers sans nous soucier le moins du monde du fait qu’ils fussent gelés.

Je crois que ce fut pour Chris comme pour moi le meilleur repas que nous

ayons jamais mangé. Et lorsque nous l'eûmes dévoré à belles dents, nous préparâmes un dîner chaud. C'était la première fois depuis plus de trois mois que nous mangions à satiété et ce fut une journée mémorable. D'autant que, pour la première fois, nous commencions à distinguer au loin la chaîne de montagnes qui court le long de la côte californienne. Le Golden Gate Bridge n'avait jamais été aussi proche.

Nous n'étions cependant toujours pas plus certains d'y parvenir que lorsque nous étions partis de Choshi, six mois auparavant. Nos batteries avaient beaucoup de mal à tenir la charge, à présent, et nous limitions au maximum l'usage de l'électricité. La nuit, nous éteignions même notre feu de navigation tant que nous n'avions pas de raison de soupçonner la présence d'un autre navire.

La nuit précédente, un navire militaire américain qui naviguait lui aussi tous feux éteints s'était approché à quelques mètres de nous avant de nous contacter par radio, nous demandant pourquoi nous n'avions pas de feu.

— Nous arrivons à la rame du Japon, avais-je répondu. Nos batteries sont quasiment mortes. Et vous ? Pourquoi n'avez-vous pas les vôtres ?

— Nous procédons à un exercice, avait été la réponse laconique avant que le navire ne disparaisse dans les ténèbres.

Comme toujours, notre sort se trouvait suspendu aux caprices de la météo, et tout particulièrement du vent. Les prévisions laissaient toujours entendre que nous devrions arriver d'ici quatre à cinq jours mais nous restions très circonspects.

Nous savions que plus longtemps nous resterions en mer et plus nous aurions de chances d'être frappés par une nouvelle tempête ou bien d'être repoussés vers le sud. Et en dépit de la fatigue, nous étions bien décidés à continuer à ramer de façon continue pour atténuer ce risque. Deux nuits plus tard, nous étions à trente milles de la côte, en direction de Point Reyes.

Si nous arrivions à passer la péninsule de Point Reyes, nous ne serions plus qu'à une journée à la rame du Golden Gate Bridge. Mais comme la nuit tombait, un vent violent se leva brusquement, faisant une fois de plus voler en éclats toute certitude. Il soufflait à vingt-cinq nœuds et poussait devant lui de grandes vagues surmontées d'écumes.

L’eau était légèrement phosphorescente et l’effet d’ensemble était saisissant. On aurait dit un son et lumière géant. Malheureusement, le vent et les vagues nous poussaient de nouveau dans la mauvaise direction, vers le sud, loin de Point Reyes et de San Francisco. L’idée de rater notre objectif alors que nous en étions si proches nous rendait malades.

Pendant que Chris était à la nage, je décidai de contacter notre équipe à terre qui venait d’arriver à San Francisco pour discuter des options qui s’offraient à nous.

— Mos, nous sommes de nouveau poussés vers le sud, expliquai-je d’une voix désabusée à mon ancien équipier que j’avais joint par téléphone satellite. Pour le moment, nous avons vraiment du mal à maintenir le cap sur Point Reyes. Il se peut que nous ayons besoin d’être remorqués sur la fin du trajet.

Je n’étais même pas certain d’en avoir envie. Mais à ce stade, il me semblait préférable de prendre nos précautions pour disposer de toutes les options possibles, au moment où il nous faudrait prendre la décision. Mon instinct me disait cependant que Chris et moi préfèrerions encore accoster sur une plage anonyme de Californie qu’être remorqués jusqu’au port de San Francisco.

Fort heureusement, la question ne devait pas se poser. Au beau milieu de cette discussion, j’entendis en effet Chris pousser un hurlement de joie. Je dis à Mos que je le rappellerai rapidement et raccrochai avant de passer la tête par l’écoutille pour voir ce qui pouvait bien mettre mon partenaire dans un tel état. Il bondissait littéralement sur son banc de nage.

— Qu’est-ce qui se passe ? lui criai-je, stupéfait.

— Il a tourné ! s’exclama-t-il joyeusement. Cette saleté de vent a enfin tourné ! Il nous entraîne droit vers Point Reyes !

Je sentis alors que notre assiette s’était effectivement modifiée. Au lieu de lutter péniblement contre les éléments, Chris accompagnait le mouvement naturel du bateau qui filait à vive allure.

— On a réussi ! s’écria Chris. On va y arriver !

Pour la première fois depuis que nous avions quitté le Japon, le vent paraissait décidé à nous aider au lieu de nous mettre des bâtons dans les

roues. Et le plus étrange, c'était que ce brusque revirement n'avait été annoncé par aucun des bulletins météo que nous avions reçus.

Si le sens du vent avait changé quelques heures plus tard, nous aurions été trop au sud pour que cela puisse nous être utile. Mais il avait tourné précisément au moment où nous en avions besoin. C'était un peu comme si, après tout ce temps, le Pacifique nous avait dit : « D'accord, les gars, vous l'avez mérité. C'est votre chance : allez-y. Conduisez votre coque de noix sous le Golden Gate Bridge si vous y tenez tant… »

Ce fut pour nous un véritable moment de grâce, le plus fort de tout le voyage peut-être… en dehors du moment où nous avions découvert les Big Mac dans la caisse de vivres, cela va sans dire…

39

Dernière ligne droite

Malgré les circonstances très encourageantes dans lesquelles nous nous trouvions désormais, nous n'étions toujours pas certains de pouvoir atteindre la baie de San Francisco. Ramer vers un point inconnu, de nuit, par grand vent et sur une mer houleuse n'a rien d'une partie de plaisir. Mais c'était l'opportunité que nous espérions depuis longtemps et nous étions bien décidés à la saisir.

Ce qui s'ensuivit fut l'une des nuits les plus exaltantes et les plus excitantes de notre voyage. Nous volions littéralement, portés par des vagues écumeuses dont les crêtes d'écume brillaient dans la nuit. Il faisait toujours aussi froid et le vent s'immisçait sous nos vêtements usés et élimés. Mais nous étions portés par la perspective de réaliser enfin notre rêve.

Le Golden Gate Bridge ne se trouverait plus qu'à trente milles, une fois que nous aurions franchi Point Reyes. Les parcourir sur une mer relativement protégée serait l'affaire d'une journée, tout au plus. Pour la première fois, après plus de six mois de mer, nous commencions à être vraiment convaincus que nous allions réussir notre pari fou.

Lorsque l'aube arriva, en ce lumineux matin du 12 novembre, nous chevauchions toujours ces grosses vagues mais nous avions à présent dépassé la pointe imposante de Point Reyes pour pénétrer dans la baie qui se trouvait juste au sud. Nous nous étions même arrangés pour passer suffisamment près pour pouvoir longer la côte. Ainsi protégés, il ne nous restait plus que trente milles de nage, un trajet aussi aisé techniquement qu'éprouvant nerveusement.

Un petit bateau appartenant à un pêcheur de crabes se rapprocha vers

nous. Je me tenais devant la cabine tandis que Chris ramait. La houle était toujours assez importante et le bateau prit soin de ménager un espace de cinq mètres entre nous tandis que nous faisions route de concert. Le pêcheur ouvrit la fenêtre de sa cabine et nous considéra avec une pointe de stupeur.

Nous étions tout aussi tétanisés que lui, nous qui n'avions pas vu quelqu'un d'aussi près depuis plus de six mois.

— Est-ce que ça va, les gars ? nous cria-t-il.

— Très bien, répondis-je.

Chris et moi adressèrent un signe du pouce. Le pêcheur referma sa vitre, manœuvra pour venir se placer de l'autre côté du bateau d'où nous nous entendrions mieux.

— Vous venez d'où comme ça ? nous demanda-t-il.

— Du Japon.

Il secoua la tête et s'éloigna sans ajouter un mot.

— Je pense qu'il ne nous a pas crus, fis-je remarquer à Chris.

Nous éclatâmes de rire. Présentée comme cela, notre histoire ne paraissait guère crédible, en effet. Pendant le reste de la journée, nous naviguâmes sur une mer de plus en plus paisible. À présent que toute la pression qui avait pesé sur nos épaules au cours de ces derniers jours avait disparu, nous profitions pleinement de cette merveilleuse journée.

Pour la première fois depuis plus de six mois, nous retrouvions les couleurs si riches et si variées de la terre ferme, celles des arbres, des voitures, des maisons ou de l'herbe… Notre radio captait désormais la fréquence des radios locales et nous en choisîmes une qui passait de vieux standards des Beach Boys ou des Eagles. Il ne nous restait plus que quelques milles à parcourir.

Nous nous sentions bien, en partie grâce aux vivres que nous avait fait parvenir Mos et dont nous avions fait bon usage au cours de ces derniers jours. Ce n'était pas le genre de repas ultra-caloriques optimisés pour la course au large mais ils nous avaient donné suffisamment d'énergie pour pouvoir apprécier pleinement ces derniers jours passés sur notre petite maison flottante.

Nous pensions effectivement que ce serait notre dernier ou notre avant-

dernier jour à bord. En temps normal, un équipage qui arrive après une telle course débarque aussitôt pour être accueillis par leurs familles et leurs supporters. Et d'un instant à l'autre, l'esprit d'équipe qui était si fondamental au cours de la traversée se dissout dans ces retrouvailles avec la vie de tous les jours.

Rares sont ceux qui ont la chance de pouvoir prendre le temps de se séparer, de réfléchir au sens qu'a eu pour eux ce moment à la fois si particulier et si éprouvant. Mais ce voyage le long de la côte californienne nous offrait précisément une telle opportunité. L'échec n'était plus une option mais la victoire n'était pas encore une réalité et cela nous permettait de savourer vraiment tout ce que nous avions accompli ensemble.

Et nous savions tous deux que la principale raison pour laquelle nous étions arrivés jusqu'ici, c'était que nous avions su former une équipe aussi efficace que soudée. Mon frère m'avait dit un jour que ramer à travers un océan lui avait fait penser à sa formation de marine.

Il m'avait dit aussi :

— L'océan te demande à quel point tu veux vraiment le franchir. Et si ce n'est pas assez, il le devine tout de suite. Et c'était exactement ce qu'avait fait le Pacifique Nord tout au long de notre traversée. Il nous avait testés encore et encore, jusqu'à se convaincre que nous voulions suffisamment le traverser pour qu'il nous y autorise.

J'avais été le premier à repérer les montagnes californiennes mais ce fut Chris qui remarqua le premier le Golden Gate Bridge. Ce n'était que justice.

Il était cinq heures quarante du matin, le vendredi 13 novembre. Nous espérions tous deux que cette date ne nous porterait pas malheur au dernier moment. Le lever du soleil nous trouva tous deux sur le pont et nous pûmes admirer la façon dont il mettait en valeur la silhouette si reconnaissable du célèbre pont haubané. Ce spectacle à couper le souffle nous fit l'effet d'une cérémonie de bienvenue.

Tandis que nous couvrions les derniers milles, une véritable flottille de petits bateaux se joignit à nous. Il y avait aussi bien des hors-bords que des voiliers ou des bateaux à rames et même quelqu'un qui faisait du *stand up*

paddle. Apparemment, notre réputation nous avait précédés : la plupart des gens nous lançaient des bières et quelques-unes atterrirent même dans notre bateau.

Bill Wolbach, qui avait aidé à organiser notre ravitaillement, était là, lui aussi. Et il avait apporté pour moi un cadeau très spécial : le maillot de foot de mon père que ce dernier lui avait offert lorsque Bill était venu visiter le pub familial. Bill ne l'avait accepté qu'à condition de me le rendre, le jour où je franchirais le Golden Gate Bridge. Et il était venu tout spécialement de Mexico pour tenir parole.

Lorsque nous avions parlé à Wayne des vivres dont nous avions besoin, je lui avais demandé de nous fournir un petit drapeau américain que nous pourrions accrocher à notre bateau pour témoigner de notre amitié envers le pays qui nous accueillait ce jour-là. Or le pavillon fourni par Wayne était immense et n'aurait pas déparé à l'arrière d'un cuirassé de la marine. Chris l'avait accroché à l'antenne de la radio VHF.

— Ce serait quand même bien de trouver un drapeau britannique avant de franchir le pont, lui fis-je remarquer.

Comme s'il nous avait entendus, un bateau à moteur du Golden Gate Yacht Club apparu, pavoisé aux couleurs de l'Angleterre et de nombreuses fédérations de rameurs. La famille de Chris et mon vieil ami Neil Kent se trouvaient également à bord.

Ma mère était là, elle aussi, et ce fut un moment doux-amer pour nous deux. C'était la première fois que nous nous revoyions depuis la mort de mon père. Cela faisait quatre mois qu'il n'était plus là et je n'avais toujours pas eu l'occasion de la serrer dans mes bras. Dans ses yeux, je pouvais lire du soulagement. Mais son sourire se teintait d'une pointe de tristesse et je sentis mon cœur se serrer. Une fois de plus, je pris conscience de ce que signifiait réellement la disparition de mon père. Il aurait adoré partager cette journée avec nous.

Le bateau se rapprocha de nous et quelqu'un jeta un Union Jack à Chris qui alla l'accrocher à l'autre antenne, de façon à ce qu'il flotte aux côtés de la bannière étoilée. Puis nous prîmes tous deux places sur les bancs de nage pour terminer la course comme nous l'avions commencée : ensemble. Nous

étions sur le point de terminer la première – et la seule, à ce jour – traversée du Pacifique Nord à la rame du Japon à San Francisco.

On me demande souvent ce que j'ai ressenti, à ce moment-là, en passant enfin sous ce pont après toutes ces années d'efforts et de déceptions. Eh bien… Nous tournions le dos au pont pour ramer et je l'ai donc senti avant de le voir. Comme nous passions dans son ombre, la température a légèrement chuté. C'était un peu comme une accolade.

Puis, un instant plus tard, nous l'avons franchi et il est apparu soudain dans toute sa majesté. C'était ce moment précis dont j'avais rêvé pendant toutes ces années. Et je ne suis pas sûr que des mots – et moins encore les miens – puissent décrire ce que j'ai éprouvé alors.

Un coup de canon a retenti. Il était 8h35 et nous venions de franchir l'arche centrale du pont. Nous l'avions fait. Nous avions gravi l'Everest de la navigation à la rame, et c'était l'une des grandes premières sportives mondiales. Je me suis penché vers Chris et nous nous sommes serrés la main. Ni l'un ni l'autre ne nous rappelons ce que nous avons bien pu dire alors.

Nous avons sans doute crié de joie, nous nous sommes sans doute congratulés. Tout cela est un peu flou. Tout ce qui compte, en réalité, c'est que nous avions terminé ce que nous avions entrepris.

Le Golden Gate Yacht Club, qui devait bientôt devenir le détenteur de la prestigieuse coupe de l'America, avait gracieusement offert de nous héberger. Et comme nous nous dirigions vers leur ponton, nous constatâmes que des milliers de gens étaient venus nous saluer. Toute la vile semblait s'être déplacée pour nous voir. Il y avait même tellement de monde sur les pontons flottants qu'ils étaient quasiment submergés.

Un immense *vivat* retentit au moment où nous lancions les amarres. Sur le ponton, au milieu de la foule, entouré par une nuée de journalistes, je repérai quelqu'un que je pris pour un acteur. Il semblait effectivement tout droit sorti d'un plateau de tournage : il était grand, séduisant et vêtu d'un costume immaculé. Pendant que je l'observais, Chris avait sauté sur le ponton pour serrer dans ses bras sa petite amie Sandra et les membres de sa famille.

Comme je descendais à mon tour du bateau, l'acteur s'avança vers moi.

— Félicitations, me dit-il.

Il me serra la main avant d'aviser mes pieds nus.

— Je sors tout juste d'un casting pour *Bilbo le Hobbit*, lui dis-je malicieusement.

Et de fait, mes pieds semblaient anormalement plats et poilus.

— Excusez-moi, ajoutai-je, je dois aller embrasser ma mère.

L'homme hocha la tête et m'aida gentiment à me frayer un chemin jusqu'à ma mère qui se tenait un peu en retrait. Ce n'est que plus tard que j'appris qu'il ne s'agissait pas du tout d'un acteur comme je l'avais imaginé, mais de Gavin Newsom, le maire de San Francisco.

Sur le moment, j'étais bien trop occupé à serrer ma mère dans mes bras, à lui dire que je l'aimais et à m'excuser pour mon odeur peu ragoûtante. Elle ne semblait pas s'en soucier outre mesure.

ÉPILOGUE

Nous fûmes accueillis à San Francisco avec tous les honneurs et tout le monde fit preuve à notre égard d'une grande hospitalité. Je conserve pourtant de ce moment un souvenir assez contrasté. C'était la première fois que je revoyais ma mère depuis la mort de mon père et bien que nous ne passions pas notre temps à parler de lui, son absence nous pesait à tous les deux. Nous savions qu'il aurait adoré se trouver là pour fêter cette victoire avec nous.

Mon épouse n'était pas là non plus pour partager ce moment de bonheur avec moi. En ce moment même, elle se trouvait encore au Royaume-Uni. Et alors que je franchissais le Golden Gate Bridge, elle était en train de faire sa valise avant de se rendre à l'aéroport d'Heathrow. Pire encore : à cause de l'intransigeance des services d'immigration anglais et nigérian, il s'écoulerait trois mois avant que nous puissions nous revoir. Or s'il y avait une personne qui aurait apprécié ce moment, à part mon père, c'était bien Grace.

À mon arrivé, Amanda, qui avait supervisé l'organisation de notre comité d'accueil, avait prévu un ordinateur portable muni d'une connexion Skype pour que je puisse au moins voir Grace et m'entretenir avec elle. Ce fut ma première communication de ce genre et, si je fus touché par l'intention, je trouvai l'expérience passablement frustrante.

Fort heureusement, le reste de la journée se déroula à merveille. J'étais convaincu depuis longtemps que San Francisco constituerait un point d'arrivée idéal pour une traversée telle que la nôtre et je ne m'étais pas trompé. Et tout aurait été absolument parfait si mon père et mon épouse s'étaient trouvés là. Mais peut-être était-il présomptueux de ma part de penser qu'un moment, si important soit-il pour moi, puisse être vraiment parfait.

Un autre point très positif de ce voyage, à mes yeux, fut que j'avais réussi

cette fois à ramener un film qui documentait notre traversée. C'était une histoire bien différente de ce qu'avait été mon expérience en solitaire mais elle n'en était pas moins intéressante pour autant. Et j'avais réussi ce que je m'étais promis de faire : me donner les moyens de raconter ce que nous avions vécu.

Deux ans plus tard, la chaîne de télévision Discovery Channel diffusa le documentaire *Rowing the Pacific*. Et j'étais très satisfait de la façon dont ce film chroniquait notre aventure. Le livre que vous tenez entre vos mains va plus loin, bien sûr, et représentait mon ultime ambition, concernant ce voyage.

Depuis que je l'ai entrepris, deux questions sont souvent revenues dans la bouche de mes interlocuteurs : « Pourquoi l'avez-vous fait ? » et « Qu'allez-vous faire ensuite ? ». Bien sûr, la troisième que les gens posent le plus souvent est « Comment faisiez-vous vos besoins ? » mais vous connaissez déjà la réponse à celle-là.

Pour ce qui est de la suite, j'ai décidé qu'il n'y aurait pas d'autre traversée océanique. Bien sûr, j'ai souvent été tenté de repartir. Et il ne se passe pas une journée sans que je me dise que j'aimerais retrouver ces sensations. Mais certaines choses ne peuvent jamais être surpassées et traverser le Pacifique en fait partie.

À la question « pourquoi ? », je réponds très souvent « pourquoi pas ? ». Pourquoi ne voudrait-on pas traverser un océan ? Pour moi, c'était aussi simple que cela, aussi évident. Mais en 2013, j'ai découvert que les choses étaient peut-être un peu plus compliquées que je n'avais bien voulu me l'avouer.

Cette année-là, la mère de l'un de mes vieux amis du temps des marines, Jackie Grenham, que je connaissais sous le diminutif de Mrs G., m'a demandé si je pouvais réserver un vol pour les îles Malouines pour son fils. Steve Grenham et moi avions servi ensemble durant la guerre des Malouines en 1982. En tant que vétéran, nous avions le droit de retourner là-bas grâce à des vols spéciaux organisés par le ministère de la Défense.

Mrs G. voulait que son fils puisse y aller pour son anniversaire et elle souhaitait que je l'aide à organiser le voyage. Elle m'a également proposé

de retourner là-bas avec lui. C'était une chose à laquelle je n'avais jamais pensé mais, à la réflexion, je trouvai l'idée judicieuse. Pourquoi pas, après tout ?

C'est ainsi que, trente-et-un ans après nous être battus pour la libération des îles Malouines, Steve et moi sommes retournés sur place. Lorsque la guerre avait éclaté là-bas en 1982, je n'avais que dix-sept ans et je venais tout juste de terminer ma formation de marine. Dans un navire, j'attendais avec mes camarades de débarquer dans la baie de San Carlos, sur la Malouine orientale. C'était un endroit que l'on surnommerait plus tard « l'allée des bombes ».

Mon bateau a été touché avant même que je n'aie pu descendre. Deux A4 Skyhawk argentins sont passés dans un hurlement de moteur, juste au-dessus de nous, et ont largué leurs bombes. Le Sir Lancelot fut le premier bateau de transport de troupes à se faire toucher pendant cette guerre et j'étais à bord. Jusqu'à présent, c'était surtout les bâtiments de guerre qui avaient servi de cibles aux pilotes argentins.

Fort heureusement pour nous, l'appareil qui nous avait bombardés volait si bas et si vite que les bombes qu'il avait larguées n'explosèrent pas. Nous avions donc peu de victimes. En revanche, une bombe de cinq-cents kilos avait atterri sur le pont et était susceptible d'exploser à tout moment. Des alarmes se sont mises à résonner ainsi que des ordres nous intimant d'évacuer le navire.

Je me suis donc retrouvé sur cette plage des Malouines avec mon treillis et mon arme. Je n'avais même pas eu le temps d'enfiler mes rangers. Ce fut là toute l'étendue de mon rôle opérationnel lors de ce conflit.

Quelques jours plus tard, avec le reste des marines qui s'étaient trouvés à bord du Sir Lancelot, je devais monter à bord du Sir Galahad pour retourner au quartier général où était stationnée notre unité. J'avais passé mon permis de conduire quelques semaines seulement avant que le conflit n'éclate et, par chance, mon ami Spot Balshaw et moi avons été chargés de conduire deux Land Rovers qui devaient être acheminées par bateau.

Mais lorsque nous atteignîmes le port où nous étions censés embarquer avec les deux véhicules, on nous expliqua que le navire que nous devions

prendre était déjà plein. Il n'y avait plus de place dans la soute parce que des Welsh Guards qui venaient d'arriver dans l'archipel en renfort avaient déjà pris place à bord avec tout leur équipement.

Nous nous sommes donc retrouvés bloqués sur le port, sous la pluie battante, tandis que le Sir Galahad s'éloignait. Nous nous sentions un peu rejetés. Mais deux jours plus tard, le navire a été détruit à Fitzroy par une nouvelle attaque de l'armée de l'air argentine. Cinquante-six hommes ont été tués dont quarante-huit se trouvaient à bord du Sir Galahad. De nombreux autres ont été gravement blessés ou brûlés.

Ce fut une des attaques les plus meurtrières de la guerre et mon ami et moi avions bien failli en être victimes. Cela s'était joué à très peu de choses. Quelques jours plus tard, j'eus le triste privilège d'enterrer vingt-et-un de nos morts dans une sépulture provisoire à Teal Inlet, un petit hameau sur le chemin de Stanley. C'était le lendemain de mon dix-huitième anniversaire et du jour où avait débuté la bataille du Mont Longdon.

Dix-huit des hommes que j'étais chargé d'enterrer appartenaient au Deuxième Régiment de parachutistes. Parmi eux, deux étaient plus jeunes que moi. Je me tenais au garde-à-vous, saluant ces hommes qui étaient tombés pendant que résonnait le *Last Post*, la sonnerie aux morts du Commonwealth. La vue de ces sacs alignés dans ce trou boueux est restée à jamais gravée dans ma mémoire.

Mon propre rendez-vous manqué avec la mort à bord du Galahad et cette cérémonie funèbre à Teal Inlet m'ont fait comprendre à un très jeune âge le caractère fragile et aléatoire de la vie humaine. Ces moments furent plus formateurs pour moi que n'importe quel combat auquel j'ai pu prendre part. Pourtant, je ne me l'étais jamais formulé clairement avant que Steve et moi revenions sur les lieux de ces drames en 2013.

Pour la première fois de ma vie, je pris conscience de l'importance qu'avait revêtue pour moi cet épisode malouin. J'ai aussi pressenti que, d'une certaine façon, mes tentatives de traversée du Pacifique Nord étaient intimement liées à cette expérience. Et curieusement, j'en suis venu à penser qu'elle a eu sur moi un effet très positif, en dépit de la nature dramatique de ces circonstances.

Si tragique et regrettable que soit toute guerre, je suis heureux d'avoir pris part à celle-ci. Car elle m'a rendu meilleur. J'étais parti pour les Malouines avec l'illusion que j'étais immortel et j'en suis revenu avec une conscience aiguë du hasard qui préside à nos existences. J'avais développé un respect nouveau pour la vie et j'étais parfaitement conscient de sa nature fugace.

J'avais aussi appris ce que toute personne engagée dans un conflit armé pourra vous dire : les couleurs ne paraissent jamais aussi éclatantes que lorsqu'on pense qu'on les contemple pour la dernière fois. On finit par développer une addiction à ce genre d'intensité et je suppose que mes combats pour accomplir la première traversée du Japon à San Francisco a été une façon de traiter cette addiction.

En plus de ce prodigieux appétit de vivre, j'estimais aussi avoir contracté une dette envers ceux qui étaient tombés là-bas, de jeunes hommes qui avaient bien plus mérité que moi d'être accueillis en héros à leur retour en Angleterre. J'ai aidé à enterrer certains d'entre eux. Et je crois que c'est aussi un peu pour eux que je suis parti ramer dans le Pacifique.

En accomplissant cet exploit, il me semblait être un peu plus digne du sacrifice suprême qu'ils avaient consenti. Cela conférait un sens à mon retour. Cela me donnait une raison de vivre. Je n'avais pas gâché le temps supplémentaire qui m'avait été accordé. Mais il m'a fallu revenir aux Malouines pour percer à jour toutes ces raisons que j'avais de traverser un océan à la rame.

Steve avait dix-huit ans lorsqu'il avait servi dans le quarante-deuxième commando en 1982. Lorsque nous sommes revenus en 2013, nous avons visité tous les lieux qui avaient un sens pour nous. Pour lui, le plus important était le Mont Harriet. Avec son unité, il s'était battu toute une nuit sur les pentes de cette montagne qui dominait Port Stanley. C'était au cours des tous derniers jours qui avaient précédé la reddition de l'Argentine, le 14 juin.

Alors que nous nous trouvions au sommet du Mont Harriet, il m'a avoué qu'au fil des années, il avait eu des difficultés croissantes à affronter le souvenir de certaines des expériences qu'il avait vécues durant la guerre.

Cela avait fini par avoir des répercussions de plus en plus graves sur sa vie de tous les jours.

En fin de compte, ses parents, son épouse et son frère Tony l'avaient supplié de consulter quelqu'un. Il s'était donc résigné à prendre contact avec une fondation britannique spécialisée dans ce genre de problèmes. Ils lui avaient dit qu'il présentait tous les signes d'un trouble de stress post-traumatique (TSPT). Tous sauf un, en fait : le suicide. Ils lui avaient conseillé alors de prendre trois mois de vacances en s'interdisant la drogue et l'alcool. Ensuite, seulement, ils pourraient l'aider.

Là, au sommet du Mont Harriet, près de la croix qui avait été érigée en souvenir des combattants tombés sur ces pentes, Steve m'avait lancé un regard chargé d'autodérision.

— Tu ne trouves pas cela absurde, m'avait-il dit. Si j'étais capable de faire ce qu'ils me demandent, je n'aurais pas besoin de leur aide…

J'étais horrifié par la réponse qu'on lui avait faite. D'autant que je savais qu'après avoir été traité de la sorte, Steve ne retournerait jamais vers eux et demeurerait seul face à ses problèmes.

— Écoute, lui répondis-je alors, nous pourrions peut-être imaginer ensemble un projet qui te permette de tenir le coup trois mois sans alcool et sans drogue.

J'observai la côte déchiquetée que nous dominions à ce moment-là.

— Faisons le tour des îles Malouines en kayak, proposai-je alors. Cela ne doit pas être si difficile…

J'allais bientôt découvrir que je me trompais. Mais ce n'est pas cela qui compte, bien sûr. Ce qui compte, c'est que cette idée qui m'est venue au sommet du Mont Harriet m'a aidé à répondre à la question « et ensuite ? ».

Cette idée très simple allait bientôt germer et se développer. Elle déboucherait sur l'organisation de plusieurs courses et expéditions en kayak au cours des deux années suivantes, du pont de Westminster au Loch Ness et jusqu'au Yukon avant que Steve et moi ne revenions aux Malouines en 2017 pour accomplir notre objectif initial. Là, nous avons organisé une expédition en kayak de neuf jours pour visiter les principaux sites de la guerre des Malouines.

Cela a aidé Steve et cela m'a permis de continuer à payer ma dette. J'espère aujourd'hui pouvoir continuer à la rembourser grâce au projet que nous avons monté ensemble. Le Cockleshell Endeavour (www.cockleshellendeavour.com) permet aujourd'hui à des militaires en service comme à des vétérans de faire face à leurs troubles de stress post-traumatique à l'occasion de parcours d'aventure organisés de ce genre.

Développé en collaboration avec la Royal Marines Kayaking Association, ce projet vise aussi à sensibiliser le public et les autorités à la question des TSPT. Il permet également de lever des fonds pour la Royal Marine Charity. Et je ne peux imaginer meilleure façon de mettre ce que j'ai appris en ramant au service de ceux à qui je dois tout.

Lorsque Chris et moi sommes arrivés à San Francisco en 2009 après avoir traversé le Pacifique Nord, j'ai reçu un e-mail de mon vieil ami Ross Cluett, avec lequel j'avais effectué ma formation de commando de marine et qui avait couru les vingt derniers kilomètres du *yomp* à mes côtés. Ross avait également fait partie des membres de ma section qui avaient pris place sur le Galahad, le jour où l'on m'avait empêché de monter à bord.

Cet e-mail était aussi bref que direct. Il disait juste : « Belle performance, Royal. »

Royal est le terme informel que nous utilisons pour désigner un camarade marine. Ross avait passé l'ensemble de sa carrière dans les commandos de marine et en était sorti avec le grade de sergent-major. C'était quelqu'un pour qui j'avais un immense respect et j'étais très touché de recevoir un message de félicitations de sa part.

Je lui ai répondu : « Incroyable, n'est-ce pas ? Il m'aura fallu dix-huit ans de vie civile pour accomplir un exploit vraiment digne du corps des marines ! ».

Mais peut-être n'est-ce pas si surprenant que cela, au fond. Après tout, le proverbe ne dit-il pas « Marine un jour, marine toujours » ?

REMERCIEMENTS

Il y a tant de gens que je dois remercier, sans qui l'écriture de ce livre et les aventures qui l'ont inspiré auraient été impossibles… Le danger que je cours, en fait, c'est d'oublier quelqu'un. J'espère sincèrement que ce ne sera pas le cas !

Je remercie avant tout ma famille – et mes parents en particulier – pour m'avoir démontré comment profiter de la vie et comment se fixer des objectifs inatteignables… pour mieux les atteindre ensuite.

Je remercie ma magnifique épouse, Grace, qui a pris le train en marche, alors que j'étais déjà lancé dans ces aventures un peu folles, mais qui a accepté de jouer le jeu, m'a soutenu et me soutien encore. Tu sais, Grace, qu'aucune femme nigérienne n'a encore traversé un océan à la rame. Je dis cela comme ça, bien sûr…

Je remercie mon frère Steve qui a su être pour moi le meilleur des modèles. Merci aussi pour tes goûts musicaux et pour avoir placé la barre si haut, m'aidant ainsi à choisir les meilleurs équipiers.

Merci aux familles Dawson et Gray pour m'avoir offert une jeunesse pleine de douceur, de sécurité, de vie et d'humour. Sans elle, je n'aurais jamais pu rêver aussi grand. Je remercie tous ceux qui ne sont plus parmi nous, hélas, et qui nous manquent tous les jours et tous ceux qui sont toujours là et continuent à rivaliser de malice. Je n'aurais pas pu grandir entouré de meilleures personnes.

Merci à Andy Smith qui s'est reconverti en ingénieur électrique de marine pour m'aider à réaliser toutes nos aventures maritimes. J'ai du mal à croire que nous sommes amis depuis plus de quarante-trois ans. Tu dois vraiment être vieux !

Merci à Paul Orchard-Lisle pour m'avoir soutenu de façon aussi constante et m'avoir permis de naviguer sur l'Atlantique et le Pacifique alors que

j’avais si souvent démontré mon inaptitude à naviguer à travers le centre de Londres.

À Bill et Luke Wolbach de Lantern Films, aux États-Unis, merci d’être de si bons amis, un soutien constant et une source constante d’encouragements. Merci aussi pour toutes les pintes de Guinness !

Merci à Ellen et Bob, ainsi qu’à tous les membres du Golden Yacht Club pour m’avoir accueilli si chaleureusement.

Merci à Mos Morris pour m’avoir montré tout ce que je devais encore apprendre avant de pouvoir traverser le Pacifique Nord et pour avoir confirmé ma conviction que l’usage des slips de bain devrait être déclaré illégal.

Merci tout spécialement à Chris Martin pour avoir supporté de cohabiter avec moi pendant six mois et demi sur un minuscule bateau à rames. Je t’avais bien dit que nous nous amuserions…

Merci à Des Hawking et à son équipe pour avoir bâti le bateau le plus parfait qui soit.

Merci à Lee Bruce d’OceanMet pour les bulletins météo si fiables, quoique parfois terrifiants, qu’il nous a envoyés.

Merci à Michael Kobold de Kobold Watches pour m’avoir fourni cette superbe montre.

Merci à toute l’équipe de Poole qui a trouvé des solutions à tant de problèmes de dernière minute tandis que nous finissions le Bo. Et à Pip Riley, un type bien et un ami fidèle qui a imaginé notre système de direction, ainsi qu’à Mick et Steve d’Hypro Marine à Lymington qui l’ont construit.

À Andy Rice, propriétaire d’Elite Fabrication & Welding, merci d’avoir su régler tous nos problèmes d’acier, alors que nous le prévenions si souvent au dernier moment. Au plaisir de partager un nouveau thé « arrosé » chez toi, un de ces jours !

Merci à Pete Jones, l’un des rares vendeurs de yacht honnêtes que je n’aie jamais rencontrés, pour m’avoir présenté la plupart de ces gens. Appelle-moi un de ces jours pour qu’on aille se boire un café.

À Femi Otedola, mon ancien patron, au Nigeria. Sans votre soutien,

lorsque je préparais la traversée de 2009, nous n’aurions jamais atteint le Japon – sans parler du Golden Gate Bridge. Merci.

À tous les gens de Boston qui ont soutenu et suivi tous les projets que j’ai entrepris depuis le premier jour. Je ne peux pas vous citer tous mais sachez que tous vos efforts ont été et sont toujours grandement appréciés !

Merci au Boston Council, à Duncan Browne du *Boston Standard*, et aux correspondants locaux de la BBC qui ont soutenu et contenu à soutenir et à faire connaître les projets des « old boys » pendant toutes ces années.

À Simon Chalk, merci de m’avoir donné une chance de construire un bateau à la pointe de la technologie alors que j’avais perdu le mien. Merci aussi de m’avoir permis de prendre part à la course transatlantique de 2005.

À Maurice et Ann Stevens pour leurs constants encouragements, leur soutien et leur amitié depuis mon passage à la Brighton Film School. Je remercie aussi, bien sûr, le créateur et propriétaire de cette école, Franz von Habsburg.

Au Cowbridge House Inn (le seul pub d’Angleterre qui porte ce nom !) à Boston, le pub de ma famille. À tous les gens qui y ont travaillé, qui l’ont fréquenté et qui se sont rassemblés pour soutenir mes projets maritimes au fil des années. Merci !

Je tiens tout particulièrement à remercier Wendy Keller, mon agent littéraire. Sans son expertise et sa foi en ce livre, il n’aurait sans doute jamais été publié. Merci d’avoir cru à cette histoire et de lui avoir offert une telle caisse de résonance. Je te suis à jamais reconnaissant.

À Phil Revzin avec qui j’ai travaillé tout au long de ces dix derniers mois pour pouvoir rédiger et corriger ce récit. Ton aide, tes encouragements et tes suggestions ont été pour moi inestimables.

Un immense merci aussi à mon éditeur, Hachette Book Group pour avoir cru à cette histoire et m’avoir donné la chance de la raconter à tant de monde. Je remercie tout particulièrement mon éditrice Kate Hartson et son assistante, Grace Johnson.

À tous mes autres amis, mes soutiens et mes sponsors qui m’ont aidé au cours de toutes ces années. Vous êtes trop nombreux pour que je puisse tous vous citer mais j’espère que vous percevrez dans mon récit la

reconnaissance immense que j’éprouve envers tous ceux qui ont contribué à faire de ces aventures et de ce livre une réalité.

Un grand merci à tous mes amis au Japon et les membres du Choshi Yacht Club, en particulier. Merci surtout à mon ami Kaz : sans ton aide, je serais peut-être toujours coincé dans le bureau des douanes, à l’heure actuelle !

Merci à mes sponsors au Japon, Cushman & Wakefield. Merci en particulier à Bill Krueger, Stefan Hall et Fumie Kitamura pour leur constant soutien au fil des années. Que diriez-vous d’un karaoke, un de ces jours ?

Merci aussi aux gardes-côtes japonais pour leur aide et leur soutien constants.

Mes plus sincères remerciements vont aux gens grâce auxquels cette histoire se termine en *Happy End* : les gardes-côtes de Falmouth, au Royaume-Uni, les gardes-côtes américains de Kodiak, en Alaska, le capitaine Beverly Carter, Patrick Walker et toute l’équipe de l’avion qui a volé à ma rescousse. C’est promis, je viendrai dès que possible vous offrir une bière en personne, Patrick. Merci au capitaine Peter Winter du Hanjin Philadelphia et à son formidable équipage. Sans votre compétence et votre professionnalisme, je ne serais pas ici aujourd’hui. Je vous dois la vie.

Merci aussi à nos sauveteurs de 2009, dans le Pacifique, mon ami le pilote fou, Wayne Lackey, qui a courageusement transporté le meilleur Big Mac qui ait jamais existé au moment où nous en avions le plus besoin. Merci aussi à son copilote au moins aussi fou que lui, Gary Wooton, et à la charmante Sandra Cannon. Nous avons vraiment adoré la tournée des caves que nous avons faite avec vous, après coup !

Enfin, je voudrais rendre un hommage tout particulier à un vieil ami que je regrette profondément, qui a fait partie de toutes mes aventures maritimes et que j’ai connu durant la majeure partie de mon existence. Neil Kent est mort en 2010 sur l’île de Man, alors qu’il assouvissait sa passion dévorante pour les courses de moto en préparant le Grand prix de Grande-Bretagne qu’il avait remporté l’année précédente.

Je dédie ce livre à ma mère, à mon père et à Neil. Je sais que tu l’aurais aimé et je l’ai écrit en mémoire de toi. Où que tu sois, trinque avec mon père de ma part, vieille branche !

Sommaire

1. Ramer pour vivre
2. 1
3. 2
4. 3
5. 4
6. 5
7. 6
8. 7
9. 8
10. 9
11. 10
12. 11
13. 12
14. 13
15. 14
16. 15
17. 16
18. 17
19. 18
20. 19
21. 20
22. 21
23. 22
24. 23
25. 24
26. 25
27. 26
28. 27
29. 28
30. 29
31. 30
32. 31
33. 32
34. 33

35. 34
36. 35
37. 36
38. 37
39. 38
40. 39
41. Épilogue
42. Remerciements

Landmarks

1. Cover

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library